
יהוה
SIGILLVM · COLLEGII · COLVMBIAE · NOVI · EBORACI
IN LVMINE TVO VIDEBIMVS LVMEN

DE PARIS AU JAPON

A TRAVERS

LA SIBÉRIE

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Un touriste dans l'Extrême Orient : Japon, Chine, Indo-Chine, Tonkin. (Hachette et Cie, éditeurs)........... 4 fr. »

Promenades dans les deux Amériques. (Charpentier, éditeur, 1880)............................... 3 fr. 50

Promenade dans l'Inde et à Ceylan (Plon, éditeur, 1880). 4 fr. »

Coulommiers. — Imprimerie P. BRODARD et GALLOIS.

DE PARIS AU JAPON

A TRAVERS

LA SIBÉRIE

VOYAGE

EXÉCUTÉ DU 6 MAI AU 7 AOUT 1881

PAR

EDMOND COTTEAU

Chargé d'une mission scientifique en Sibérie et au Japon.

Contenant 28 gravures et 3 cartes.

Ouvrage couronné par l'Académie française.

DEUXIÈME ÉDITION

PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

—

1885

A SON EXCELLENCE

CONSTANTIN DE SKATSCHKOFF

ANCIEN CONSUL GÉNERAL DE RUSSIE EN CHINE

ATTACHÉ AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

A SAINT-PÈTERSBOURG

Je suis heureux de dédier ce récit d'un voyage qui, sans lui, n'aurait pas été entrepris.

E. C.

Paris, 1er mars 1883.

DE PARIS AU JAPON
A TRAVERS LA SIBÉRIE

CHAPITRE PREMIER

DE PARIS A SAINT-PÉTERSBOURG

6-10 mai 1881.

Pourquoi j'ai traversé la Sibérie. — Départ de Paris. — Berlin. — Thorn. — La frontière russe. — Varsovie. — Les chemins de fer russes. — Arrivée à Saint-Pétersbourg.

Le hasard des voyages m'avait fait rencontrer dans le nord de l'Inde, à la fin de 1878, M. de Skatschkoff, ancien consul général de Russie en Chine [1]. Par une belle soirée des tropiques, à Bénarès, alors que, nonchalamment étendus sur les fauteuils de la véranda de l'hôtel, nous nous reposions des fatigues d'une journée bien remplie, la conversation vint à tomber sur ces pays de l'extrême Orient que mon compagnon connaissait si bien. Je lui exprimais le désir que j'avais de visiter un jour la Chine et le Japon; d'un autre côté, j'insistais sur ce point que, connaissant déjà la route d'Amérique et celle du canal de Suez, il me semblait fastidieux de

1. *Promenade dans l'Inde et à Ceylan.* Plon, 1880.

reprendre encore une fois le même chemin : « Pourquoi ne passeriez-vous pas par la Sibérie ? » me répondit-il, et comme je me récriais sur les difficultés d'un pareil voyage, objectant la longueur du trajet et mon ignorance de la langue russe, il ajouta : « J'ai fait moi-même plusieurs fois le voyage de Saint-Pétersbourg à Pékin, et je puis vous donner tous les renseignements que vous voudrez ; à votre passage en Russie, je vous remettrai des lettres de recommandation pour mes amis de Sibérie. Je connais votre manière de voyager et je vous garantis que vous réussirez. »

Ce fut ainsi que naquit, dans l'Inde, l'idée première de mon voyage à travers la Sibérie. A mon retour à Paris j'étudiai sérieusement mon itinéraire ; sur tous les points douteux, je consultai M. de Skatschkoff, dont l'obligeance ne me fit jamais défaut.

Deux touristes français, le comte H. Russell-Killough et M. Victor Meignan, l'un en 1858, l'autre en 1873, avaient fait le voyage de Paris à Pékin par terre, en hiver, alors que la neige recouvre tout le sol sibérien de sa livrée uniforme et que les immenses fleuves du nord sont immobilisés sous une épaisse couche de glace. Pour moi, je voulais voir la Sibérie en été ; je voulais profiter des bateaux à vapeur qui, dans la belle saison, sillonnent les eaux de l'Irtîch et de l'Ob ; puis, laissant à ma droite, au delà d'Irkoutsk, la route directe de la Chine, rejoindre par la Transbaïkalie le bassin de l'Amour ; descendre ce beau fleuve dont le cours sert de frontière entre les deux plus vastes empires du monde ; et enfin, remontant la large rivière Oussouri, gagner par le lac Khanka et les steppes de la Mandchourie le port de Vladivostok, sur la mer du Japon, traversant ainsi tout l'ancien continent dans sa plus grande largeur. D'autres avaient vu et décrit la Sibérie des neiges, je voulais à

mon tour voir la Sibérie parée de fleurs et de verdure. Je savais qu'à cette époque le voyage serait moins facile et moins prompt; qu'aux chemins nivelés par la glace où le traînage ne rencontre aucun obstacle, succèdent, au premier souffle attiédi du printemps, des fondrières et des marécages. Mais cette considération ne changea rien à ma résolution.

D'un autre côté, il me paraissait utile d'étudier et de décrire le chemin direct de Paris au Japon. Cette route peu connue pouvait-elle, dans l'état actuel des communications, être utilisée par le commerce et faciliter les relations entre l'Europe occidentale et l'extrême Orient? Il y avait là une question intéressante à divers titres; aussi, afin de me faciliter la tâche que je m'imposais et me ménager auprès du gouvernement russe un accueil favorable, je sollicitai une mission gratuite que le ministre de l'instruction publique voulut bien m'accorder. Aux termes d'un arrêté en date du 29 avril 1881, rendu sur la proposition de la Commission des voyages et missions, je fus chargé de traverser la Russie, la Sibérie et le bassin du fleuve Amour, et d'étudier ces contrées au double point de vue géographique et ethnographique.

Désormais la voie m'était ouverte; rien ne me retenait plus à Paris. Mes derniers préparatifs furent promptement terminés, et, le 6 mai 1881, mon frère et quelques amis m'accompagnaient à la gare du chemin de fer du Nord. Mes compagnons de wagon, témoins de nos adieux, ne comprenaient guère comment je pouvais me rendre au Japon par une route aussi invraisemblable.

Le voyage direct de Paris à Saint-Pétersbourg est de 2715 kilomètres; il s'effectue, par train express, en soixante-dix heures. Ayant déjà fait cette route, je voulus couper en deux ce long trajet, et, au moyen d'un détour

d'une centaine de kilomètres, visiter en passant Varsovie que je ne connaissais pas encore.

Que dire de ce rapide voyage? Je laissais derrière moi, en France, le printemps dans toute sa splendeur. Aux stations les marronniers et les lilas en fleur offraient un aspect ravissant. Mais avec la Belgique et le bassin houiller de Charleroi, changement de décor : une poussière insupportable pénètre partout, salit tout et tache tout en noir. A Namur je quitte sans regret le domaine enfumé du charbon pour la pittoresque vallée de la Meuse, bordée de rochers tapissés de lierre et dorés par de grosses touffes d'orpins fleuris. On change de train à Verviers; nous entrons dans la Prusse rhénane et nous continuons notre route, via Bleyberg, sur Berlin. Nos nouvelles voitures sont très confortables; les banquettes, d'une élasticité qui ne laisse rien à désirer, sont garnies de velours gris; elles peuvent se tirer et s'élargir de manière à former au besoin un lit ; de plus, dans chaque compartiment on trouve une glace, et, exemple à suivre, une carte et un itinéraire du chemin de fer sont affichés bien en évidence.

La campagne est charmante : des pâturages d'une jolie couleur vert tendre, parsemés de gais cottages, se déroulent sur le flanc de hautes collines aux sommets couronnés par de vieux châteaux forts. A Aix-la-Chapelle, visite de la douane. Grâce à l'exhibition de mon passeport diplomatique, les employés allemands m'exemptent gracieusement de cette formalité. Peu après l'horizon s'élargit; nous entrons dans la vallée du Rhin que l'on franchit à Dusseldorf. Il est huit heures du soir, mais il fait encore assez jour pour se rendre compte de la situation de la ville, qui me plaît beaucoup avec ses places et ses boulevards plantés de beaux arbres.

Après un court temps d'arrêt consacré à la « restau-

ration », le train reprend sa course à toute vapeur. La nuit se passe sans autre incident que l'invasion inopinée, à je ne sais plus quelle station, de six voyageurs chargés d'innombrables colis, qui vinrent fort mal à propos, selon moi, compléter notre wagon et interrompre le sommeil auquel je commençais à me livrer.

Le jour nous prend à Magdebourg; la campagne est plate et monotone. On traverse le Brandebourg et ses vastes marais sillonnés de grosses barques à voiles. Au-dessus de prairies à demi noyées, émaillées de fleurs jaunes, se dressent çà et là quelques moulins à vent. Au milieu de ce paysage empreint d'une indicible tristesse, signalons cependant, à Werder, un joli bois de cerisiers en fleurs, blanche oasis printanière perdue dans ce désert. Plus loin voici Postdam avec ses statues et ses beaux ombrages, ses coupoles et ses palais. Encore 26 kilomètres et nous sommes à Berlin.

Il est huit heures; les bagages sont distribués immédiatement; on les entasse pêle-mêle sur le quai et chacun vient reconnaître son bien. Sans plus tarder, je prends une voiture pour me conduire à la gare de l'Est. La course est longue; je traverse d'abord de beaux quartiers neufs, puis une partie de la vieille ville. Malgré l'heure matinale, les magasins sont ouverts et la circulation est partout très active: évidemment le Berlinois est plus matinal que le Parisien.

Ce qui me fit le plus de plaisir à la gare du *Königlich Preussen ost bahn*, ce fut de trouver un cabinet de toilette fort bien installé, où je pus enfin me débarrasser des houilles de Charleroi; après quoi, je me fis servir au buffet un déjeuner sommaire, car le train pour la Pologne allait partir. Notons en passant que le beurre avait un goût exécrable de chandelle.

Le tarif sur les lignes prussiennes est d'environ 20

pour 100 moins élevé qu'en France. Dans le train-poste où je me trouvais il y avait trois classes de wagons; sur certaines lignes on rencontre aussi des voitures de quatrième classe.

A mesure que je m'élevais vers le nord, il me semblait que je remontais le cours naturel des saisons. Déjà, à Berlin, les arbres commençaient à peine à pousser leurs premières feuilles; plus loin toute trace de végétation avait disparu. La première ville importante que l'on rencontre est Custrin, avec sa forteresse bâtie au milieu de marais près du confluent de la Wartha et de l'Oder. A Kreuz, point d'intersection de la ligne de Posen à Stettin, vingt minutes d'arrêt pour le dîner à table d'hôte, servi à l'américaine; prix, un mark et demi pour un potage et huit plats; excellente bière à dix centimes la chope : ce n'est vraiment pas cher.

La voie ferrée suit la vallée de la Netze. Nous sommes en Posnanie; ce pays paraît meilleur que le Brandebourg. Mais après Bromberg, centre commercial important, d'où rayonnent trois lignes de premier ordre sur Dantzig, Varsovie et Berlin, la contrée s'appauvrit de nouveau. Le sol n'est plus qu'un sable jaunâtre, sans pierres et absolument impropre à la culture. Nous longeons à quelque distance la rive gauche de la Vistule, au milieu d'une interminable forêt de maigres sapins. A huit heures du soir j'arrivais enfin à Podgurcze, station voisine de la frontière russe, ayant, en trente-six heures, franchi 1470 kilomètres d'une seule traite.

La petite ville de Thorn, qui se trouve à un kilomètre de la gare, est une place de guerre importante; elle est située sur la rive droite de la Vistule, divisée en deux bras et que l'on franchit sur un magnifique pont de 833 mètres de longueur. C'est la patrie de Copernic. On y remarque un bel hôtel de ville et plusieurs églises

gothiques. A l'hôtel des Trois-Couronnes où je descendis, personne ne comprenait un mot de français; j'obtins à grand'peine un maigre dîner que je complétai dans une confiserie voisine, et, après une courte promenade le long des remparts massifs de la vieille ville, où je ne rencontrai guère que des soldats bottés et casqués, je rentrai au logis pour y renouveler connaissance avec l'un de ces fameux lits prussiens si connus des voyageurs d'outre-Rhin, étroits, incommodes, et pourvus, en guise de draps et de couvertures, d'une paire de lourds édredons.

Le lendemain, dimanche 8 mai, je prends le train du matin qui, une demi-heure après, s'arrête à Alexandrowo, première station russe, à 400 kilomètres de Berlin, et 226 de Varsovie. Tous les voyageurs sont invités à descendre; les bagages sont rangés méthodiquement autour d'une grande salle gardée par des soldats à longue capote; au centre trônent les employés de la police chargés de l'examen des passeports. C'est ici une sérieuse affaire; car nul ne peut pénétrer en Russie s'il n'est porteur de papiers parfaitement en règle. A l'appel de son nom, chacun se présente devant le redoutable tribunal. La plupart des voyageurs se plaignent des vexations arbitraires qu'ils ont eu à subir à cette occasion. Pour rendre hommage à la vérité, je dois dire que ma malle fut ouverte, mais qu'elle fut visitée très sommairement. En somme les choses se passèrent convenablement, et à peu près comme dans n'importe quelle autre douane européenne. Au bout d'un quart d'heure, comme je n'avais ni revolver, ni canne à épée, ni arme quelconque, on me remit, avec mon passeport visé, un billet, grâce auquel je pus franchir le cordon militaire établi aux abords de la salle d'attente et me promener librement sur les quais de la gare, où j'eus tout le loisir d'examiner les uniformes brillants et variés des fonctionnaires et des officiers.

Deux jours m'avaient suffi pour toucher la frontière occidentale de l'immense empire du Nord; mais au bout de combien de mois me serait-il donné d'en atteindre l'extrémité orientale?

La voie des chemins de fer russes est un peu plus large que celle des autres lignes européennes. Les voitures de seconde classe sont encore meilleures qu'en Allemagne et assurément supérieures à nos premières. Quant aux gares elles sont moins vastes et moins commodes qu'en Prusse. Cependant on y rencontre, à des intervalles assez rapprochés, des buffets bien garnis ; mais adieu la bière à bon marché ! partout la chope germanique est remplacée par le thé qui, additionné d'une tranche de citron, est servi bouillant dans un verre.

La campagne, sans intérêt du reste, paraît assez fertile; les champs cultivés alternent avec les bois de pins, mais on ne voit presque jamais ces arbres isolés et ces petits bosquets qui, en d'autres contrées, font l'ornement du paysage. Nous prenons aux stations beaucoup de juifs, facilement reconnaissables à leur barbe taillée en pointe, à leurs cheveux descendant en tire-bouchon sur les tempes, à leur casquette et à leur longue houppelande.

A deux heures le train entre en gare. Des cochers barbus se disputent ma personne et mes bagages. Chacun d'eux porte, attachée au cou et retombant sur le dos, une large plaque de laiton où se trouve gravé en gros caractères un numéro d'ordre. Je me fais conduire à l'hôtel de Cracovie, rue Velianka. Le patron de l'établissement, avant même de me donner une chambre, me réclame mon passeport. Comme je me disposais à sortir quelques instants après, un employé de la police vient me signifier que mes papiers ne sont pas en règle; il a absolument besoin, paraît-il, pour remplir certaines

colonnes de son registre, des noms et prénoms de mon père et de ma mère. Heureusement il consent à s'en rapporter à ma déclaration et, séance tenante, je le mets à même de satisfaire aux exigences de l'administration supérieure en lui donnant à cet égard les renseignements les plus circonstanciés ; après quoi, je suis enfin libre de diriger où bon me semblera ma promenade à travers les rues de l'ancienne capitale de la Pologne.

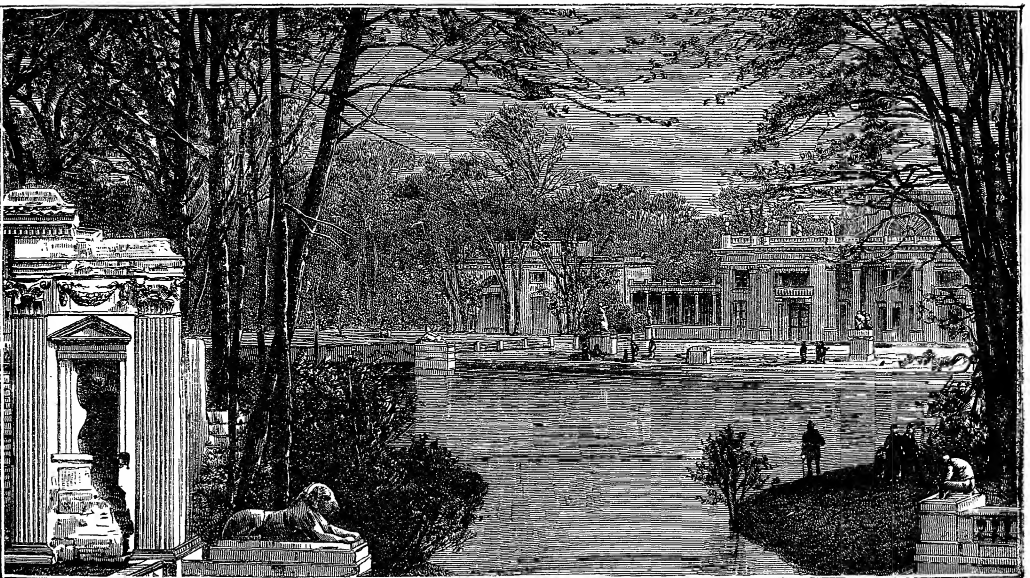
Varsovie, que les Russes nomment *Varchava*, les Anglais et les Allemands *Varsaw* ou *Varshau* et ses propres habitants *Warszawa*, vient immédiatement, dans l'empire slave, après Saint-Pétersbourg et Moscou, aussi bien par son activité commerciale et industrielle que par le nombre de ses habitants qui dépasse 340000. C'est la ville du monde qui renferme la plus forte population juive; on y compte plus de cent mille israélites et ce chiffre tend constamment à s'accroître. Comme c'est aujourd'hui dimanche, leurs magasins seuls sont ouverts. Les rues sont pleines de monde. Je traverse d'abord de superbes quartiers aux rues larges et droites, coupées de grandes places ornées de statues et bordées de palais. Je visite le beau jardin de Saxe, où se presse une foule élégante. De là je me rends sur les bords de la Vistule. Varsovie est bâtie en croissant sur la rive gauche du fleuve dont elle domine, d'une hauteur de trente mètres, le cours imposant et les îles boisées. Un magnifique pont de sept arches et un viaduc de chemin de fer la réunissent au faubourg de Praga, qui s'étend le long de la rive droite au milieu des vergers et des jardins.

Mais s'il y a de beaux quartiers au sud de la ville, il n'en est pas de même dans la partie nord, où se trouve la vieille cité. Ici les rues sont affreusement pavées et d'une extrême malpropreté; un marché, que j'eus l'occasion de

visiter, était tenu avec une négligence sordide. Que dire d'un magasin d'étoffes contigu à deux étaux de boucher? Les passants, couverts de haillons crasseux, ajoutaient encore à l'horreur de ces rues étroites et gluantes. Des visages hâves encadrés d'une barbe inculte, de longs corps amaigris enveloppés de lambeaux de fourrures rapiécées, apparaissaient au seuil d'infects taudis. Le reste était à l'avenant, portant l'empreinte navrante de toute une vie passée dans l'abandon, la tristesse et le délabrement. Quel contraste avec les riches toilettes des dames varsoviennes, les aristocratiques équipages et les promeneurs endimanchés au milieu desquels je me trouvais peu d'instants auparavant ! Luxe et misère, tel est le lot commun à toutes les grandes villes ; mais jamais, même à Londres, cette opposition fatale ne m'a paru aussi nettement tranchée qu'à Varsovie.

La station du chemin de fer de Saint-Pétersbourg se trouve au faubourg de Praga. C'est une immense construction triste et sévère ; rien n'en égaie les abords ; pas de bruit, pas de crieurs de journaux, de marchands ambulants ni de petites industries ; rien de ce qui fait l'animation de nos grandes gares parisiennes. Lorsque je m'y rendis, le 9 mai, dans la matinée, quelques rares voyageurs arpentaient silencieusement la vaste salle d'attente qui paraissait déserte. Du reste, c'est là un des caractères particuliers à la Russie et qui frappe le nouvel arrivant : on rencontre peu de femmes et encore moins d'enfants ; point de ces cris joyeux, point de ces conversations bruyantes ni de ces groupes animés qui, en d'autres pays, attirent l'attention du voyageur à chaque station. Le paysan russe est lent, triste et grave ; il parle peu et presque toujours à voix basse.

Chaque jour, trois trains de passagers partent pour la capitale de l'empire. L'indicateur officiel fixe la distance



Varsovie. — Le théâtre et le palais Lazinski.

à 1045 verstes, soit 1114 kilomètres, la verste ayant une longueur de 1066 mètres. La vitesse du train-poste n'est que de 34 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris. Les deux autres trains-omnibus marchent seulement à raison de 23 kilomètres, et emploient un peu plus de quarante-huit heures pour le même trajet. Les prix sont à peu près les suivants : 40 roubles en première classe, 30 en seconde et 15 en troisième. Il n'est alloué qu'une faible quantité de bagages, mais les suppléments se payent d'après un tarif modéré. Ces prix, encore notablement moins élevés que les nôtres, sont appliqués depuis la dernière guerre de Turquie ; ils étaient beaucoup plus faibles auparavant. En même temps la valeur du papier-monnaie a considérablement baissé. Le rouble argent, dont le taux nominal est de 4 francs, a disparu complètement de la circulation depuis bien des années ; il est remplacé par des billets de 1, 2, 3, 4, 5 roubles et au-dessus. Actuellement le rouble ne vaut plus que 2 fr. 50. Il se divise en 100 kopeks ; les pièces de 10, 15 et 20 kopeks sont très communes et suffisent aux besoins journaliers. Il y avait aussi des pièces de 5, 25 et 50 kopeks ; mais elles sont devenues introuvables. Quant au rouble argent ou à la monnaie d'or, c'est une curiosité qui ne se voit plus qu'à la vitrine des changeurs. La monnaie de billon se compose d'une série de pièces de 5, 4, 3, 2, 1 et même 1/2 kopek. Les anciennes sont grossières et incommodes à cause de leur pesanteur ; les nouvelles sont plus petites et mieux frappées.

Me voici donc de nouveau pour trente-trois heures en chemin de fer. Parti à neuf heures, lundi matin, je n'arriverai à Saint-Pétersbourg que mardi soir à six heures. Heureusement les wagons, construits d'après le système américain, sont très bien aménagés. Chaque compartiment est divisé, dans le sens de sa longueur, en deux

parties inégales séparées par un couloir qui traverse la voiture et met en communication directe, au moyen de plates-formes extérieures, le train tout entier ; de sorte que l'on peut changer de place, circuler à son gré et même prendre l'air au dehors. D'un côté du couloir se trouve un siège pour une personne, de l'autre une banquette à deux places. Les fauteuils sont excellents, même en seconde classe. Naturellement il y a des cabinets et des lavabos ; de plus, un poêle chauffé au bois est constamment surveillé par un employé, qui veille à ce que le degré réglementaire de température indiqué par le thermomètre soit atteint et non dépassé.

Les haltes se renouvellent fréquemment ; elles sont toujours de deux minutes au moins, et souvent de cinq, quinze et vingt-cinq. On descend généralement à toutes les stations où l'on s'arrête plus de deux minutes. Le gendarme de nos gares est remplacé par un soldat, à capote grise serrée à la taille, revolver et sabre au côté, casque avec pointe haute et massive. J'aime bien le costume des conducteurs du chemin de fer, avec leur courte tunique noire rehaussée d'un filet rouge, leurs longues bottes molles et leur toque d'astrakan. Ces employés sont prévenants envers les voyageurs et annoncent régulièrement toutes les stations, ainsi que la durée des temps d'arrêt.

Toutes les deux ou trois heures, mes compagnons de route se précipitent au buffet, prennent place autour d'une table copieusement servie et dînent comme s'ils étaient à jeun depuis la veille. Les repas se font à la carte. Marquons un bon point aux estomacs russes pour leur remarquable faculté digestive.

Le temps est sombre et pluvieux, en parfaite harmonie, du reste, avec le paysage. Le sol est plat, nu, couvert de

maigres pâturages où des vaches blanches et noires et des petits chevaux aux longs crins errent en liberté. On traverse le Bug, principal affluent de la Vistule, puis la Narev et ses marais, frontière naturelle du grand-duché de Pologne. A Bélostok, ville commerçante et industrielle, on entre en Lithuanie. Plus loin, Grodno, cité de 30 000 âmes et chef-lieu de gouvernement, s'étend sur les deux rives du Niémen, avec ses cabanes et ses maisons basses au-dessus desquelles se dressent çà et là quelques grands édifices. Une vingtaine de *drojki* stationnant à la gare entraînent rapidement les voyageurs descendus du train. Vilna est le centre le plus considérable que l'on rencontre sur la route de Varsovie à Saint-Pétersbourg. Nous y arrivons à dix heures du soir. L'ancienne capitale de la Lithuanie, bien que déchue de son importance passée, renferme encore 65 000 habitants. C'est à Vilna que nous rejoignons la ligne directe de Berlin à Saint-Pétersbourg.

Nous arrivons au petit jour à Dunabourg, sur la Düna, point de croisement des lignes de Riga et de Libau à Moscou. Des officiers coiffés de casquettes et vêtus de longues capotes gris bleu qui leur tombent jusqu'aux talons, se promènent sur les quais de la gare, laissant traîner derrière eux leur sabre qui résonne en cadence sur les dalles; quelques-uns s'entretiennent en français avec une dame emmitouflée de riches fourrures. Les wagons de troisième classe sont tous placés à l'extrémité du train et comme séparés systématiquement des autres. Il en est de même de la salle d'attente destinée à cette catégorie de voyageurs; elle est toujours à une certaine distance des luxueux buffets réservés aux premières et secondes classes. Je vais y faire un tour : beaucoup de *moujiks* ont passé la nuit sur les banquettes de bois; plusieurs y dorment encore; d'autres boivent du thé en

consommant silencieusement des charcuteries variées ou des poissons secs. De cette agglomération de *touloupes*[1] graisseuses s'échappe une odeur fade et écœurante, condensée au milieu d'une atmosphère viciée, et rendue plus sensible encore par la chaleur suffocante qu'entretient un poêle gigantesque; je ne tarde pas à battre en retraite.

Au dehors, le thermomètre ne marque plus que 4 degrés. Les talus du chemin de fer exposés au nord sont encore couverts d'une épaisse couche de neige; une bise glaciale nous amène des giboulées de neige, mais je n'ai pas à souffrir du froid, car le poêle ronfle dans les wagons. Tous mes compagnons de voyage sont couverts de la tête aux pieds d'épaisses fourrures. Me voici de nouveau rentré dans le royaume de l'hiver; quatre jours ont suffi pour opérer ce changement.

A huit heures nous dépassons Korsovka, dernière station située sur le territoire de l'ancienne Pologne, à 714 kilomètres de Varsovie et à 400 de Saint-Pétersbourg. On entre dans le gouvernement de Pskov, qui fait partie de la région des lacs de la Grande-Russie. Le paysage est toujours empreint du même cachet de monotonie et de tristesse. Les chênes sont déjà bien loin de nous; les essences de haute futaie de l'Europe occidentale ont disparu; le sapin noir, le bouleau, les saules et les trembles forment une interminable forêt à peine interrompue, de loin en loin, par des clairières marécageuses; des croix gigantesques, trébuchant sur leur base, indiquent l'emplacement des cimetières et signalent les approches de quelque misérable hameau perdu dans ces solitudes glacées.

De chaque côté de la voie unique du chemin de fer

1 Courte pelisse en peau de mouton portée par les paysans.

qui s'avance toujours en ligne droite à travers une contrée d'une platitude et d'une uniformité désespérantes, on a déboisé une large bande de terrain qui reste inculte et abandonnée. D'immenses dépôts de bois, fendu, scié et empilé à proximité des stations, servent à l'approvisionnement de la locomotive; dans toute la Russie du Nord qui n'est, pour ainsi dire, qu'une seule et unique forêt, les machines sont chauffées au bois. De pauvres femmes, pieds nus dans la boue, gardent les passages à niveau près des villages. Quelques paysans, vêtus de peaux de mouton, promènent mélancoliquement la charrue sur un sol ingrat. La terre, détrempée par le dégel, est couverte çà et là de flaques d'eau; encore gelée au fond, elle ne peut absorber le résidu de la fonte des neiges. Les herbes et les joncs desséchés donnent au sol une teinte uniformément jaunâtre, sur laquelle se détachent les troncs blancs des bouleaux et les masses vert sombre des sapins.

Nous passons successivement à Pskov, ville de 20000 habitants, à proximité du grand lac Peypous, et à Louga, sur la rivière du même nom, dans le gouvernement de Saint-Pétersbourg. Mes compagnons de wagon cherchent à combattre l'ennui de ce long voyage; des parties de cartes sont engagées : ici on joue le whist à trois; à côté, une sorte de bézigue. J'ai fait très agréablement cette dernière portion de la route. MM. P. et R. parlaient le français comme de véritables Parisiens. Je m'installai en leur aimable compagnie sur la plate-forme de l'arrière, suffisamment abritée contre le vent, et là, tout en fumant et en échangeant nos impressions, les dernières heures s'écoulèrent rapidement. La voie ferrée se dirigeait alors directement au nord. De proche en proche, je constatais la fréquence et l'épaisseur toujours croissante des plaques de neige éparses sous bois et dans les

fonds abrités. Tout un côté de la voie en était recouvert à une profondeur de plus de cinquante centimètres. Nous rencontrions souvent de petits étangs encore gelés.

On dépasse Gatchina, résidence actuelle de l'empereur, et ses jardins embellis par des lacs et des îlots. C'est là que s'embranche la ligne de Revel, capitale de l'Ehstonie, dont le port, libre de glaces pendant une partie de l'hiver, est avantageusement situé entre la Baltique et le golfe de Finlande. Vingt verstes plus loin, ce sont les petites villes de Tzarskoë-Sélo et de Pavlosk, avec leurs auberges et leurs villas, leurs parcs et leurs palais. Au delà commence la banlieue: des champs de légumes creusés en profonds sillons, des maisons de plaisance, des arbres plus vigoureux et cette animation particulière aux abords des villes populeuses, annoncent enfin la grande capitale du Nord, dont les innombrables coupoles dorées surgissent à l'horizon.

Si les chemins de fer russes marchent lentement, ils ont, du moins, le mérite de l'exactitude. A six heures précises le train entrait en gare. Un domestique de l'hôtel Znamenskaia se trouvait à l'arrivée pour me recevoir. Une demi-heure après, au bureau de l'hôtel, on me remettait la clef de ma chambre en échange de mon passeport.

CHAPITRE II

DE SAINT-PÉTERSBOURG A NIJNI-NOVGOROD

11-17 mai.

Quatre jours à Saint-Pétersbourg. — La débâcle de la Néva. — Rybinsk. — Le haut Volga. — Jaroslavl. — Kostroma. — Le confluent de l'Oka et du Volga.

Je connaissais déjà Saint-Pétersbourg. En 1867, j'avais consacré deux semaines à la visite de ses palais, de ses églises, de ses riches musées, des parcs et des châteaux princiers de ses environs. Cette fois, pressé de commencer mon grand voyage de Sibérie, je ne voulais y passer que le temps nécessaire pour faire quelques visites indispensables, prendre mes lettres de recommandation et m'occuper de mon passeport. Comme ce récit n'est que le résumé de mes impressions journalières, je ne crois pas devoir y faire entrer la description de la belle capitale de l'empire russe, que tant d'autres ont faite avant moi. Du reste, lorsque je parcourais ses larges rues, lorsque je passais devant les édifices majestueux qui décorent ses places immenses, ma pensée était ailleurs. J'avais alors oublié mon rôle de touriste, et je n'étais préoccupé que de ce qui me restait à faire pour faciliter mon voyage et hâter mon départ.

Je fus admirablement secondé en cette circonstance par M. de Skatschkoff. Cet excellent ami, — qu'il me

permette de lui donner ce nom, — n'avait point oublié la promesse qu'il m'avait faite dans l'Inde. Lorsque j'allai le voir, il me remit tout un dossier préparé par ses soins et renfermant une vingtaine de lettres adressées, soit par lui-même, soit par de hauts personnages de sa connaissance[1], à différents fonctionnaires ou négociants habitant les contrées que je me proposais de parcourir; de sorte que, de Saint-Pétersbourg jusqu'à Canton, en passant par le Japon et par Pékin, je me trouvai pourvu d'une série de lettres de recommandation qui, à un moment donné, pouvaient m'être fort utiles. De plus, M. de Skatschkoff voulut bien m'accompagner aux divers bureaux de police et au ministère de l'intérieur. J'obtins ainsi, sans perte de temps, les visas nécessaires à mon passeport, et un papier revêtu du sceau officiel, expliquant aux autorités locales le but scientifique de mon voyage, et les invitant à me faciliter les moyens de l'accomplir. En même temps, les gouverneurs généraux des provinces sibériennes que je devais traverser, furent prévenus de ma prochaine arrivée.

La Société impériale de géographie de Saint-Pétersbourg, fondée depuis 1845, est placée directement sous le patronage de l'État. Disposant de sommes considérables, elle dirige de nombreuses expéditions vers les contrées lointaines et peu connues de la Sibérie et de l'Asie centrale, apportant ainsi chaque année une contribution précieuse à la science. J'allai voir le savant et sympathique secrétaire de la Société, M. Lomonosoff, connu par ses explorations en Mongolie et en Mandchourie; avec la plus grande obligeance il me donna tous les

1. Parmi ces derniers, je remercie spécialement S. Exc. Alexandre Ivanowitch Despot-Ziénowitch, ancien gouverneur de Kiakhta et de Tobolsk, actuellement conseiller au Ministère de l'Intérieur.

conseils que lui suggérait son expérience, et me présenta à M. le vice-président Séménoff, qui voulut bien ajouter à mon dossier déjà volumineux quelques lettres à l'adresse de ses amis de Sibérie.

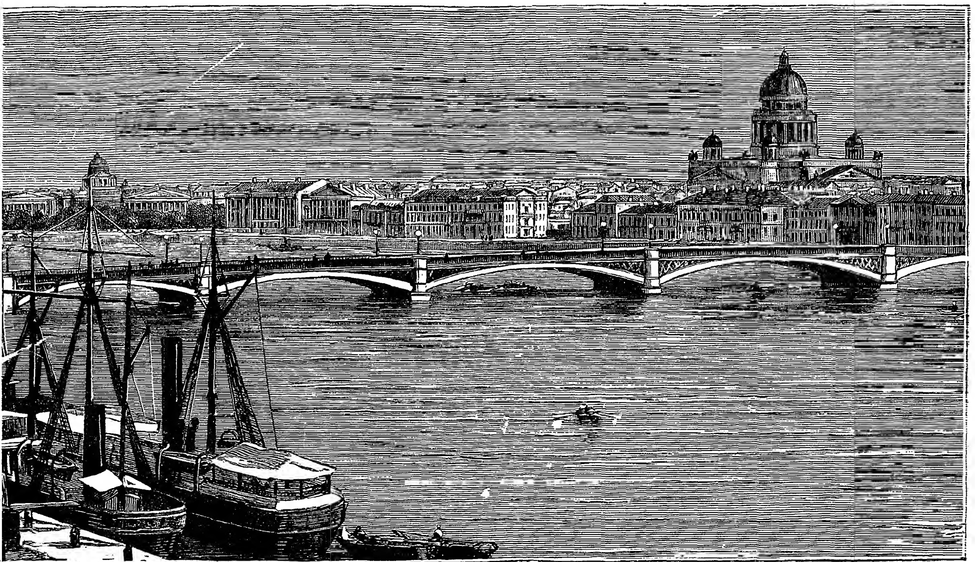
J'avais aussi à m'occuper de la question financière. Avant de partir pour un voyage de long cours, j'ai l'habitude, en outre d'une petite réserve en or qui prend place dans ma ceinture, de me munir d'une lettre circulaire du Comptoir d'escompte, m'ouvrant un crédit sur ses agences et ses correspondants de l'étranger. Les frais en sont peu considérables et tendent à s'abaisser chaque année. Moyennant un demi pour cent, c'est-à-dire cinq francs pour mille francs versés, je pouvais me procurer de l'argent, au fur et à mesure de mes besoins, dans tous les ports ouverts de l'extrême Orient. Mais il restait une lacune de Saint-Pétersbourg au Japon. On m'avait bien dit à Paris que le papier du Comptoir serait accepté avec enthousiasme dans toutes les principales villes de la Sibérie. Toutefois les renseignements que l'on me donna en Russie firent naître dans mon esprit quelques doutes à ce sujet. Je me procurai donc, chez un changeur de la Perspective Nevski, un millier de roubles en billets que je payai au taux moyen de 2 fr. 58 ; de plus, je pris à la succursale russe du Crédit lyonnais, quelques traites de cent roubles sur les banques de Tomsk et d'Irkoutsk. Bien m'en prit de n'avoir pas ajouté une confiance absolue aux assertions de ces messieurs de la rue Bergère ; je me serais trouvé fort embarrassé par la suite si je n'avais pris la précaution dont je viens de parler ; car, au delà de Saint-Pétersbourg, partout où je voulus en faire l'expérience, mon papier du Comptoir me fut refusé avec un empressement unanime.

Le temps était alors assez froid. Malgré les rayons vivifiants d'un soleil printanier et la longue durée d'un

jour de dix-huit heures, le thermomètre ne s'élevait guère dans la journée au-dessus de trois ou quatre degrés, pour retomber chaque nuit aux environs de zéro. La Néva gèle en novembre et ses glaces disparaissent vers la fin d'avril. La température monte alors rapidement, mais pour une courte période, car les glaces du lac Ladoga ne tardent pas à se mettre en marche à leur tour. Cette seconde débâcle donne lieu à un refroidissement subit de l'atmosphère.

Je me trouvais à Saint-Pétersbourg justement à l'époque de ce dernier phénomène. C'était un spectacle nouveau pour moi et je ne pouvais me lasser de contempler, du haut des ponts de la Néva, l'interminable défilé des gigantesques blocs de cristal qui, entraînés par le courant rapide du fleuve, venaient sous mes yeux se briser avec fracas contre les piles de granit. Aussi loin que la vue peut s'étendre, leur masse pressée, étincelant au soleil, couvre toute la partie centrale de la rivière. Ils nagent entre deux eaux, grimpent les uns sur les autres en se disloquant, ou bien s'entre-choquent en tournoyant lentement, pour venir échouer sur la rive, où l'on peut se rendre compte de leur énorme épaisseur. Et quel cadre à ce tableau ! Un fleuve immense, des quais superbes, bordés de somptueux édifices, et tout un horizon de coupoles et de flèches dorées, d'églises et de palais ! Mais, transi sous mes vêtements parisiens, j'étais bientôt chassé de mon observatoire tandis que, autour de moi, les passants tous chaudement enveloppés, les uns de la simple peau de mouton des hommes du peuple, les autres de pelisses plus ou moins aristocratiques, n'avaient aucunement à redouter les atteintes du froid.

Pendant mon séjour le hasard me permit d'assister à un spectacle d'un autre genre. Le nouveau tzar qui, depuis la mort de son malheureux père, avait vécu retiré



Saint-Pétersbourg. — Vue prise des quais de la Néva.

dans son palais de Gatchina, devait, pour la première fois, se montrer à l'armée. Une revue de quarante mille hommes était commandée pour le 11 mai. J'assistai à l'arrivée de la cavalerie de la garde. Les chevaux, choisis avec un soin extrême parmi les plus beaux de l'empire, sont tous exactement semblables pour chaque escadron. Les uniformes présentent une grande variété selon les différents corps, mais sont toujours splendides, de couleurs éclatantes et d'une richesse inouïe. Rien ne saurait dépeindre l'effet produit par ces troupes, sans contredit les plus belles de l'Europe, défilant en ordre parfait dans la Perspective Nevski, qui s'étend en ligne droite, sur une distance de près de quatre kilomètres. Je renonce à décrire l'éclat incomparable de ces innombrables cuirasses aux reflets d'argent, de ces casques dorés surmontés de l'aigle à deux têtes et surtout de cette forêt de lances, ornées de banderoles multicolores, se profilant au loin dans les profondeurs de la majestueuse avenue. Malheureusement je ne pus, ni voir l'empereur, ni assister à la parade. Le public ignorait l'itinéraire que devait suivre Sa Majesté, et toutes les rues avoisinantes étaient gardées par la police. La consigne était inexorable; et, malgré l'uniforme chamarré de décorations que M. de Skatschkoff avait revêtu pour la circonstance, nous ne pûmes pénétrer dans l'enceinte du champ de Mars. Ce jour-là le temps était magnifique, quoique toujours un peu froid. Une vague inquiétude semblait planer sur la foule qui se pressait silencieusement aux abords de la place. Le tzar inaugurait son règne; on paraissait s'attendre à quelque chose de nouveau. Lorsque, dans l'après-midi, la revue fut terminée, les marchands de journaux mirent en vente la proclamation impériale, imprimée sur un papier encadré d'un filet noir. Chacun s'empressait de l'acheter, la parcourait rapidement, puis

s'éloignait sans mot dire et sans manifester sa pensee par aucun signe extérieur.

Le même jour, je visitai l'endroit où, deux mois auparavant, Alexandre II était tombé victime d'un odieux attentat. On avait élevé sur l'emplacement fatal une petite chapelle provisoire, en bois verni et découpé, décorée de fleurs et de feuillage. Les passants, la consternation peinte sur le visage, s'arrêtaient respectueusement et ne continuaient leur chemin qu'après plusieurs génuflexions et de nombreux signes de croix. Quelques personnes, dévotement prosternées le front dans la poussière, priaient avec ferveur.

Avant de quitter Saint-Pétersbourg je me présentai à l'ambassade de France. Le général Chanzy était absent; je fus reçu par le premier secrétaire de la légation, le vicomte Melchior de Vogüé qui, tout en me rassurant sur la situation politique de la Sibérie, au point de vue de la sécurité du voyage, ne me cacha pas l'étonnement qu'il éprouvait de me voir ainsi partir seul, sans interprète et sans savoir un mot de russe. Il me remit une lettre pour son beau-frère, M. de Struve, ministre de Russie au Japon; mais, en me souhaitant bon voyage, il me parut conserver quelques doutes sur le succès de mon entreprise.

C'est le 14 mai, dans la soirée, qu'après avoir fait mes adieux et donné rendez-vous à Paris, pour le mois de juillet 1882, à M. et Mme de Skatschkoff, qui m'avaient accueilli comme un ami de la maison et m'avaient toujours témoigné un intérêt si sympathique, je me disposai à continuer ma route. En quatre jours j'avais heureusement terminé mes affaires; je partais muni de papiers parfaitement en règle et d'un nombre respectable de lettres de recommandation; j'étais plein de confiance dans le caractère russe, dont j'avais déjà été à même d'apprécier

les qualités. Comme étranger et surtout comme Français, je savais que je rencontrerais un accueil bienveillant et, partout, des gens disposés à aplanir pour moi les difficultés du voyage. Je quittais donc, résolument et sans appréhension, la belle capitale de l'immense empire que je me proposais de traverser dans toute son étendue.

L'hôtel Znamenskaia, où j'étais logé, est situé à l'extrémité orientale de la Perspective de Nevski, sur une grande place, en face de la gare de Moscou. Je n'avais que quelques pas à faire pour m'y rendre. Le départ est annoncé pour huit heures. C'est un train-poste, et il y a un grand nombre de voyageurs; en Russie on voyage beaucoup de nuit. Une grande confusion règne partout, et j'ai assez de difficulté pour faire enregistrer mon bagage et prendre place dans les wagons encombrés.

Le voyageur pressé de se rendre en Sibérie doit prendre le chemin de fer jusqu'à Nijni-Novgorod et passer par Moscou. Mais j'avais déjà visité la seconde capitale de la Russie et fait ce même trajet à d'autres époques. Toujours désireux de varier mes itinéraires j'avais, d'un autre côté, présente à la mémoire, la brillante description du haut Volga, par notre illustre Théophile Gautier. Aussi je quittai la ligne directe à mi-chemin de Moscou pour prendre à gauche, à la station de Bogoloë (313 kilomètres), l'embranchement qui se dirige sur Rybinsk, à 300 kilomètres plus loin. C'est avec une vive satisfaction que je quittai le wagon hermétiquement clos où l'encombrement, le manque d'air et l'odeur pénétrante qui se dégage du cuir de Russie, et à laquelle je n'étais pas encore habitué, m'avaient fait passer une fort mauvaise nuit. Les Russes sont généralement frileux; ils semblaient être dans leur élément au milieu de cette atmosphère viciée qu'ils n'avaient garde de renouveler en baissant les portières, pas plus que, chez eux, ils n'ouvrent les fenêtres

de leurs appartements. D'autre part, le parfum auquel je viens de faire allusion a cela de commun avec beaucoup d'autres choses : pris à petite dose, il n'est nullement désagréable. Lorsque, par hasard, en France, il nous tombe entre les mains quelque échantillon de maroquinerie de fabrication russe, son odeur caractéristique nous flatte. Mais il n'en est pas de même en Russie, où elle se retrouve partout, en voiture, au restaurant, à l'hôtel et jusque dans la rue; l'air en est saturé. On en est bientôt fatigué et comme écœuré, jusqu'à ce que l'odorat, émoussé par une longue habitude, soit devenu à peu près insensible.

Il y avait peu de monde dans le train de Rybinsk et je pus enfin m'installer à mon aise. Le jour avait commencé à poindre à deux heures. Bien qu'il fît encore très froid, le temps était superbe ; les rayons du soleil, scintillant sur la gelée blanche qui couvrait le sol, promettaient une belle et chaude journée. La voie ferrée côtoie d'abord un grand lac, puis franchit la rivière Msta, affluent du Volga. Le paysage est le même que sur la ligne de Varsovie: ce sont toujours des plaines basses et humides, de maigres pâturages où dominent les joncs et les bruyères, et des taillis clairsemés et rabougris, formés par les saules nains, les aulnes, les pins et les bouleaux. Il y a encore beaucoup de neige dans les endroits abrités ; elle atteint parfois plus d'un mètre d'épaisseur.

Pendant la seconde partie du trajet, la campagne présente un meilleur aspect. Les bois défrichés ont fait place à des champs cultivés et à de nombreux villages ; ces derniers se composent ordinairement d'une longue rue, droite et extraordinairement large, le long de laquelle sont groupées les maisons de bois des paysans, toutes semblables les unes aux autres. Cette disposition a pour but de diminuer les chances d'incendie, si com-

munes en ce pays, en opposant de grands espaces vides à la marche du fléau dévastateur. Aucun arbre, aucun arbuste même n'en égaie les abords; à la place de jardins, quelques carrés de légumes. Les haies vives de nos contrées sont partout remplacées par des clôtures en bois.

Les arrêts sont fréquents; c'est aujourd'hui dimanche et il y a beaucoup de monde aux stations. Les paysans viennent regarder passer le train. Malgré la chaleur qui commence à se faire sentir, les hommes ont conservé leurs touloupes en peau de mouton dont ils portent la laine en dedans. Les femmes et les jeunes filles forment toujours un groupe séparé; pieds nus, ou bien chaussées de grosses bottes, vêtues de robes rouges serrées sur la poitrine, la taille déformée par cette mode disgracieuse et le visage encapuchonné, elles me paraissent généralement tristes, laides et peu coquettes.

Aux buffets de la troisième classe, des moujiks marchandent sur le comptoir de gros carrés de viande froide ou de poisson sec à l'aspect peu appétissant. Lorsqu'ils se décident à les acheter, ce n'est qu'après les avoir longuement flairés, soupesés et retournés dans tous les sens.

Les débitants de *vodka* et de *kvas* comptent de nombreux clients. Il est rare que l'eau-de-vie de grain soit présentée par le rusé marchand (c'est presque toujours un juif) sous sa couleur naturelle. Grâce à l'addition de diverses substances tinctoriales, la liqueur aimée des Russes brille de toutes les couleurs de l'arc-en-ciel dans une série de larges flacons, dont l'éclat perfide fascine et séduit le pauvre moujik qui ne sait guère résister à la tentation, s'il a quelques kopeks dans sa poche. Quant au kvas, c'est une boisson particulière à la Russie. On l'obtient en faisant fermenter dans de l'eau de la farine

de seigle et des croûtes de pain ; on l'extrait aussi de certains fruits acides. Celui qui se fabrique à Saint-Pétersbourg est justement renommé ; il est jaune, mousseux et d'un goût piquant et agréable qui rappelle celui du cidre. On vend aussi aux stations d'excellentes tartelettes au lait caillé.

Vers midi nous franchissons le Volga sur un magnifique pont en fer. Une heure après le train s'arrête en gare de Rybinsk.

Aucun de mes compagnons de voyage ne parlant français, c'est à coups de dictionnaire que j'avais essayé de me renseigner sur les départs des bateaux. On comprendra sans peine combien devaient être vagues et incomplètes les informations recueillies dans de pareilles conditions. En tout cas, ce que j'avais de mieux à faire était de prendre un drojki, et de me faire conduire sans perdre de temps sur le port avec mon bagage. La course était longue, mais elle me procura l'avantage de traverser toute la ville. Une fois arrivé, les mêmes difficultés se représentèrent au bureau de la Compagnie *Samolète*. Un pifferaro, qui se trouvait là et à qui j'adressai la parole en italien, me tira d'embarras ; il me conduisit auprès d'un employé, Suédois d'origine et connaissant quelques mots d'anglais. Grâce à cette double assistance je pus enfin me faire comprendre ; j'appris qu'un bateau partait le jour même, à trois heures, pour Nijni-Novgorod et je me fis délivrer un billet de passage.

Je ne puis guère parler de Rybinsk. Dans ma course rapide à travers la ville, je me rappelle seulement avoir vu des maisons jaunes, roses ou violettes avec des toits verts, séparées les unes des autres par des clôtures en planches et des cours rustiques ; de larges rues désertes, de vastes places et des coupoles d'églises flanquées de clochetons multicolores. Toute la vie de la cité m'a paru

concentrée sur les quais du Volga où des magasins, des buvettes et des restaurants forment une ligne non interrompue de constructions de bois et de briques.

Le fleuve sur lequel je vais m'embarquer prend sa source au milieu de marécages, à 300 kilomètres au sud-est du golfe de Finlande. Drainant les eaux d'un bassin dont la superficie égale trois fois celle de la France entière, il va se jeter dans la mer Caspienne après un parcours de 3715 kilomètres, sans compter les petites sinuosités. Le réseau navigable du Volga et de ses affluents n'a pas moins de 12000 kilomètres. En fait, cette puissante artère commerciale forme un trait d'union naturel entre la Baltique et la Caspienne, c'est-à-dire entre le nord de l'Europe et l'Asie centrale, entre l'Occident et l'Orient.

Les bateaux à vapeur remontent jusqu'à Tver, chef-lieu de gouvernement et station de premier ordre sur le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou; mais ce n'est qu'à partir de Rybinsk que le fleuve, grossi par les eaux de la Mologa, devient accessible aux bâtiments d'un fort tonnage. De plus, c'est à ce point important que se détachent les deux canaux qui le font communiquer avec le lac Ladoga et le bassin de la Néva. Rybinsk est donc véritablement la tête de ligne de la navigation du Volga. Malgré les avantages de cette situation privilégiée, la ville n'est pas chef-lieu de gouvernement; elle dépend administrativement de Jaroslavl, et ne compte que 15000 habitants sédentaires. Mais sa population devient infiniment plus considérable en été, par suite de l'affluence des marchands, des bateliers et des ouvriers employés au transbordement des marchandises.

J'ai payé ma place jusqu'à Perm. Ce trajet de 2000 kilomètres me demandera de six à sept jours.

Les tarifs sont très modérés : 26 roubles en première classe, 20 en seconde et 8 en troisième. Il va sans dire que, dans ce prix, la nourriture n'est pas comprise ; mais il y a un restaurant à bord ; on peut s'y faire servir à la carte, et, pourvu que l'on sache se contenter de la bière du pays, on y vit convenablement à raison de deux ou trois roubles par jour. Le tarif des vins est assez élevé.

En attendant l'heure du départ j'entre dans un *traktir* (petit restaurant populaire); puis je me promène sur les quais, dont les murs cyclopéens sont battus par les eaux bistrées du fleuve. Mais j'ai soin de ne pas m'éloigner, car la machine commence à ronfler sérieusement. A l'heure dite on lève l'ancre. L'*Ouspieck* est un très petit bateau, et il est encombré de passagers de toutes classes. Je ne sais pourquoi je m'étais imaginé que j'aurais une cabine comme sur mer ; il y a bien, à la première classe, deux ou trois compartiments étroits et privés d'air, mais ils sont réservés aux dames. Je serai réduit à coucher sur un canapé du salon commun qui sert à la fois de salle à manger, de fumoir et de dortoir. L'entrepont est occupé par les passagers de troisième ; c'est là que l'odeur du cuir russe atteint son maximum d'intensité. Au-dessus s'élève une plate-forme, promenoir réservé à la première et à la seconde classe, et surmonté d'un kiosque servant d'abri en cas de soleil ou de mauvais temps. Je m'installe dans ce commode observatoire, en me promettant bien d'y passer la plus grande partie de mes journées.

Le Volga, grossi par la fonte des neiges et large d'environ quatre à cinq cents mètres, coule à pleins bords, entre deux berges assez élevées. Je n'étais pas fâché, après un voyage de 3500 kilomètres en chemin de fer, d'employer un autre mode de locomotion, d'autant plus

que la descente du fleuve, dans cette partie de son cours, offre partout de charmants points de vue.

Après avoir passé devant la double ville de Romanov-Borisoglebsk, dont les maisons éparses au milieu de jardins s'étendent sur les deux rives du Volga, on s'arrête à la grande usine de Konstantinovo, où le pétrole recueilli à Bakou, dans le Caucase, est envoyé pour être épuré et rendu propre à la consommation. Nous embarquons trois joyeux fils d'Albion, employés dans l'une des fabriques du pays. Ces messieurs, singulièrement expansifs et pleins d'une indulgence extraordinaire pour mon mauvais anglais, veulent absolument que je prenne avec eux un *peg* (trois petits verres de cognac dans un grand verre d'eau). Je crois bien qu'ils en avaient déjà consommé un certain nombre à terre ; ce qui ne les empêche pas de s'offrir réciproquement quelques autres tournées, pendant le court laps de temps qu'ils passent à bord. Mes nouveaux amis, visiblement attendris et mis en belle humeur par ces libations réitérées, m'accablent de poignées de main à me rompre les os, en me quittant à la station voisine, la manufacture de Norskoë.

Dans la soirée, on dépasse le grand monastère de Tolski, dont les blanches murailles crénelées à l'orientale et dominées par des toits couleur vert pomme, baignent dans le fleuve.

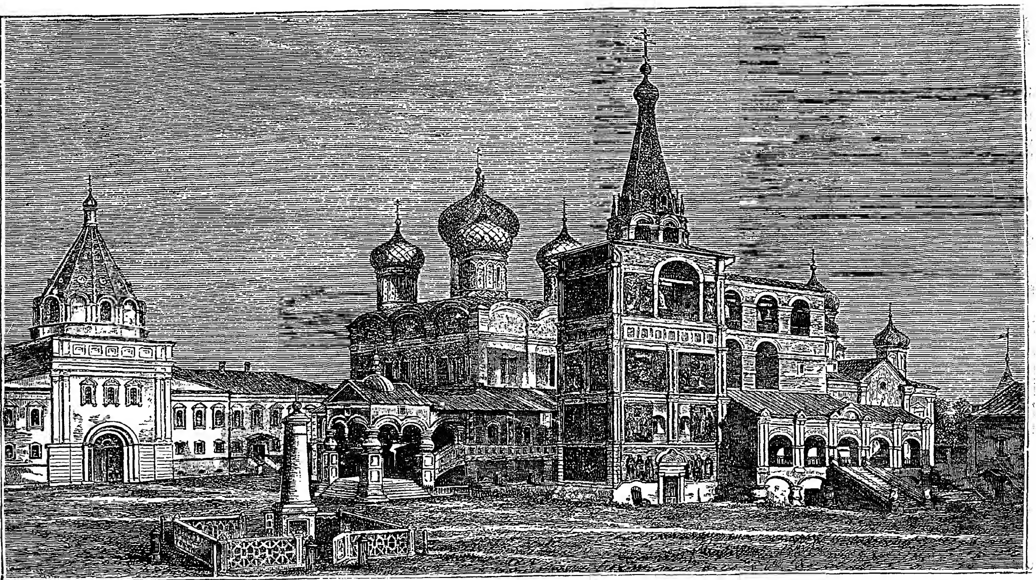
La saison des grands jours, où le soleil ne disparaît de l'horizon que pour y remonter trois ou quatre heures après, allait commencer. A neuf heures, lorsque nous nous arrêtons devant Jaroslavl, il faisait encore jour. Déjà c'était le calme de la nuit, mais avec une lumière d'une blancheur lactée, vraiment enchanteresse. On annonce quatre heures d'arrêt ; j'en profite pour descendre à terre. Un escalier de cinquante marches gravit la berge haute et escarpée du Volga. Au-dessus, s'éten-

dent de jolies promenades d'où l'on jouit d'une fort belle vue sur le fleuve et la campagne. C'est aujourd'hui dimanche, et le monde élégant semble s'y être donné rendez-vous. Je ne dirai que peu de chose de la ville par elle-même : de grandes places vaguement délimitées, une profusion d'églises avec coupoles et clochetons de formes bizarres, des casernes et des édifices publics plus ou moins ornés de colonnades ; rues, quais, boulevards, tout s'étend à perte de vue. Du reste, les villes de province, en Russie, se ressemblent toutes. Jaroslavl, avec sa population de 30000 âmes et ses filatures de lin et de coton, est un centre manufacturier important. Un chemin de fer le relie déjà à Moscou ; au delà du Volga que l'on traverse en bac, la voie ferrée se prolonge au nord jusqu'à Vologda et, plus tard, ira sans doute rejoindre le port d'Arkhangelsk, sur la mer Blanche.

Cette première nuit passée à bord n'a pas été trop mauvaise. Je me jetai tout habillé sur l'une des banquettes du salon ; roulé dans ma couverture, et me faisant un oreiller avec mon sac de voyage, je ne tardai pas à m'endormir, malgré le bruit, la lumière et les interminables causeries des buveurs de thé.

Le lendemain, à quatre heures du matin, je monte sur le pont. Il ne fait pas trop froid. Le fleuve débordé s'étend comme une vaste mer d'où émergent au loin des îlots boisés, des coupoles dorées et de blanches églises. Toute cette partie de la Russie est très peuplée, et les nombreux villages qui s'élèvent sur chaque rive m'ont paru plus propres et mieux construits que partout ailleurs.

Kostroma, où nous arrivons bientôt, est bâtie au confluent de la rivière du même nom et du Volga. Elle ressemble à Jaroslavl ; c'est aussi un chef-lieu de gouvernement Je vais faire un tour en ville : ce sont toujours



Kostroma. — Couvent et église d'Hypathe.

les mêmes maisons de bois et de briques, les mêmes édifices badigeonnés de couleurs variées, les mêmes échoppes de petits marchands, alignées le long du fleuve. Les églises perdent à être vues de près : sous l'influence d'un hiver polaire, les peintures s'écaillent et, tant qu'elles ne sont pas renouvelées, laissent apercevoir le peu de solidité des matériaux employés à ces constructions théâtrales, faites uniquement pour le plaisir des yeux. La question de durée est reléguée au second plan ; tous ces édifices où la pierre fait défaut, semblent porter l'empreinte du provisoire.

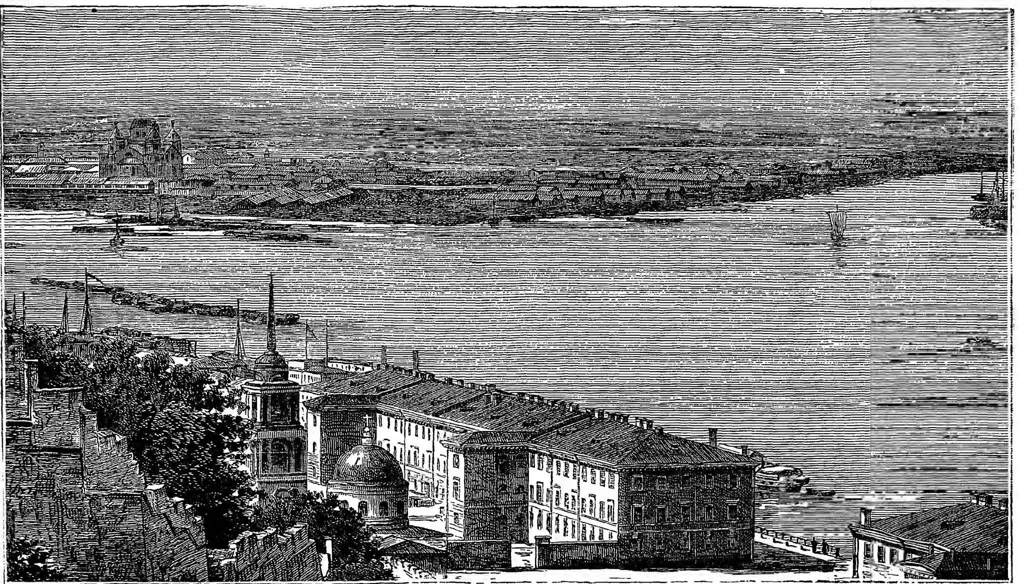
Il faillit m'arriver ici une aventure fort désagréable : voici comment. A toutes les escales un ponton, où sont installés les bureaux de la Compagnie, est amarré au rivage avec lequel il est relié, de plus, par un pont fixe. Chaque bateau qui veut s'arrêter, accoste au plus près, jette une passerelle volante et établit ainsi, en quelques minutes, une communication facile avec le rivage. Comme je viens de le dire, j'étais allé me promener en ville. Un peu avant l'heure fixée pour le départ, je reprends le chemin du ponton et je monte tranquillement dans le premier bateau qui se trouvait là. Je me croyais rentré chez moi et je suivais machinalement de l'œil les apprêts d'un départ imminent, lorsque, par hasard, les caractères russes gravés sur les tambours des roues attirent mon attention. Je crois y déchiffrer un nom inconnu ; en même temps j'aperçois, mouillé le long du bord, un autre bateau exactement pareil à celui sur lequel je me trouvais. Reconnaissant aussitôt ma méprise, j'interroge fiévreusement mes voisins, sans songer que, ne me comprenant pas, ils ne pouvaient me répondre. Ce n'était pas le moment d'hésiter ; je m'élance, je bouscule ces braves gens qui, inconsciemment, me barraient le passage. Il était temps ! la passerelle était déjà à moitié

retirée. Toutefois je parvins à sauter sur le ponton au moment même où le bateau que je venais de quitter prenait sa course pour m'emporter, où? je ne le sais pas encore. Un quart d'heure après, à peine remis de mon émotion, je continuais ma route à bord de l'*Ouspieck.*

La navigation est très animée dans ces parages. Nous croisons de nombreux vapeurs appartenant à diverses compagnies; des remorqueurs entraînent à leur suite, à la remonte du fleuve, des convois de grosses barques. On dépasse les jolies stations de Saint-Krasnago et de Plésa. Nous avons en vue plusieurs villages inondés, îlots temporaires, n'ayant d'autre communication avec la terre ferme que par bateau. Plus loin le cours du Volga s'infléchit vers le sud. Pour la première fois depuis la Pologne, je vois poindre le gazon nouveau, avec ses joyeuses teintes vertes, sous le tapis d'herbes desséchées et jaunâtres qui couvre le sol. Cependant, à travers le feuillage naissant des bouleaux, on distingue encore par places, le long des berges escarpées, d'épais amas de neige salis par le dégel, derniers vestiges d'un long hiver et qui ne tarderont pas à disparaître sous les chauds rayons du soleil printanier.

Le Volga, un instant resserré, s'élargit de nouveau. Nous longeons de près la rive droite, assez élevée et couronnée de nombreux moulins à vent. Des nuées de corbeaux tourbillonnent dans les airs. La rive gauche est recouverte par les eaux débordées qui se répandent au loin dans la campagne. A la station de Youretza, rien à noter que la multiplicité incroyable des églises. J'en compte dix, et des plus grandes, dans ce village dont la population ne doit guère dépasser mille à douze cents âmes.

A un majestueux détour du fleuve, se présente le joli bourg de Poutchéja, avec ses grands monastères, ses



Nijni-Novgorod. — Confluent de l'Oka et du Volga.

églises blanches et trapues, surmontées de coupoles bleues que rehaussent des étoiles d'or. Au-dessus des toits verts se dresse tout un monde de clochetons argentés, de dômes arrondis en forme de poire, ou bien aplatis comme de gigantesques oignons posés sur leur base et dardant vers le ciel les cuivres étincelants de leurs croix byzantines. Ce spectacle étrange, cette architecture extravagante, évoquaient dans mon esprit les souvenirs de l'Inde. Je retrouvais dans ces monuments bizarres de l'orthodoxie russe les mêmes lignes et les mêmes motifs qui avaient inspiré, si longtemps auparavant et à quinze cents lieues de distance, les grands artistes hindous d'Agra et de Delhi.

Dans la matinée du 17 mai, nous arrivons en vue de Nijni-Novgorod. C'est au pied des remparts de cette ville que le fleuve reçoit la rivière Oka, aussi large que lui-même. Bien avant leur confluent réel, leurs eaux grossies par la fonte des neiges se mêlent à travers la campagne inondée à perte de vue ; seuls, quelques arbres, à demi submergés par les flots, tracent notre route en jalonnant les rives invisibles ; sans cela, on croirait naviguer sur la mer.

L'*Ouspieck* s'arrête ici. Le bateau sur lequel je dois continuer mon voyage ne partira qu'à midi pour Kazan. J'ai cinq heures à dépenser et j'en profite pour renouveler connaissance avec la vieille et curieuse cité de Nijni-Novgorod que j'avais déjà visitée, quatorze années auparavant, à l'époque de la célèbre foire qui s'y tient pendant les mois d'août et de septembre.

CHAPITRE III

DE NIJNI-NOVGOROD A PERM

17-22 mai.

Nijni-Novgorod. — Le moyen Volga. — Kazan. — Les Tartares. — La rivière Kama. — Arrivée à Perm.

Le voyageur fatigué des plaines monotones de la Russie éprouve, en arrivant à Nijni, une véritable satisfaction à voir enfin se développer les divers plans d'un paysage aux lignes plus accentuées. Le point culminant de la colline sur laquelle s'étagent les maisons de la « Basse-Nouvelle-Ville », traduction littérale du nom russe de Nijni-Novgorod, atteint à peine une centaine de mètres au-dessus du Volga. Cette faible hauteur suffit cependant pour donner la sensation d'une vraie montagne.

Je me hâtai de gravir, non sans fatigue, car la chaleur était déjà très forte, les rues escarpées qui conduisent au centre de la ville. Les flancs dénudés de la colline sur laquelle elle est construite s'arrondissent en mamelons séparés par de profonds ravins. Au nord, l'antique Kremlin, avec ses tours massives et ses épaisses murailles crénelées, occupe un monticule distinct du reste de la cité et renferme dans son enceinte plusieurs églises, un arsenal, des casernes et divers bâtiments d'administra-

tion. De la terrasse qui en couronne les sommets on jouit d'une vue singulièrement étendue, et l'une des plus belles que l'on puisse avoir en Europe. Le vaste champ de foire qui forme une cité distincte située à l'ouest, sur la rive gauche de l'Oka, et qu'autrefois j'avais vu si animé, est maintenant recouvert en entier par les eaux. Quelques temples consacrés aux différents cultes, et les toits des immenses constructions rectilignes qui lui donnent l'aspect d'une cité américaine, émergent seuls à la surface. En ce moment l'inondation atteint son maximum ; c'est la plus forte crue que l'on ait observée depuis douze ans. En été un pont de bateaux, de 1375 mètres de long, réunit les bords opposés de la puissante rivière qui, prenant sa source à 1500 kilomètres d'ici, dans la région des Terres Noires, arrose les campagnes les plus fertiles de la Grande-Russie. Navigable sur presque toute son étendue, elle dessert les villes importantes d'Orel, de Kalouga et de Riazan. Au nord, les vastes plaines d'alluvion de la rive gauche du Volga ont fait place à un lac sans bornes, semblable à une mer intérieure, qui serait parsemée d'une infinité de petites îles boisées. Ce qui contribue encore à donner à Nijni l'aspect d'un port maritime, c'est la forêt de mâts de toute une flottille commerciale qui se presse le long de ses quais, et l'animation extraordinaire du fleuve, sillonné en tous sens par de nombreux steamers, des remorqueurs et de grosses barques à voiles.

Des maisons somptueuses faites de matériaux solides, chose rare en ce pays, de vastes entrepôts de marchandises, des offices considérables, ont été récemment construits dans la partie basse de la cité, le long de la route qui conduit en pente douce au Kremlin. Mais un peu plus loin, du côté du nord, vis-à vis les embarcadères des diverses compagnies de navigation à vapeur, je retrouve

les mêmes rues étroites et malpropres qui m'avaient frappé à mon premier voyage. Ces quartiers sales et misérables, ces ruelles sombres bordées de boutiques enfumées et de cabarets borgnes fréquentés par les portefaix et les mariniers, sont communs à tous les grands ports de commerce.

Le départ de mon nouveau bateau est subordonné à l'arrivée du train de Moscou. Le réseau des chemins de fer russes qui, plus au sud, franchissent hardiment le Volga, a déjà poussé jusqu'à Orenbourg, limite des steppes kirghizes, une branche destinée à se prolonger un jour à travers les plateaux de l'Asie centrale, s'arrête encore sur la route directe de Sibérie, en face de Nijni-Novgorod. De ce point jusqu'à Perm, où un tronçon de voie ferrée traverse l'Oural, existe encore une lacune de près de 1500 kilomètres. En été, une navigation à vapeur très active rend cette interruption moins sensible. Mais pendant l'hiver, il faut au moins une semaine en traîneau pour franchir cette distance en voyageant jour et nuit, et quelquefois bien davantage, lorsque la route est défoncée par le dégel.

En attendant l'arrivée du petit bateau à vapeur qui va chercher les voyageurs sur la rive opposée, je visite un steamer colossal et tout flambant neuf, appartenant à la Compagnie *Caucase et Mercure*. Il est destiné à faire un service régulier entre Nijni et Astrakan. Ce trajet de 2166 verstes (2310 kilomètres) s'effectue en cinq jours à la descente et sept jours et demi à la montée, y compris les temps d'arrêt à trente-sept stations intermédiaires. Cet immense hôtel flottant, construit sur le modèle des steamers américains à plusieurs étages, me rappelait ceux sur lesquels j'avais voyagé au Canada et qui m'avaient causé une si grande surprise la première fois que je les vis, à Québec. Vu de la plate-forme élevée qui couronne

l'énorme édifice, le bateau qui allait m'emporter à Kazan, quoique plus grand que l'*Ouspieck*, faisait une assez triste figure, et je me pris à regretter d'avoir confié mes destinées à la Compagnie *Samolète*.

Le départ est imminent. Que de types curieux et variés parmi les passagers de la troisième classe! Toutes les races qui peuplent la Russie, du Caucase à la Finlande, de la Pologne à l'Oural, semblent s'être donné rendez-vous sur le ponton d'embarquement. Que de costumes pittoresques, mais aussi que de guenilles graisseuses et de barbes incultes! Aujourd'hui le temps me manque, mais combien de choses intéressantes j'aurai à noter, à étudier et à décrire par la suite! Au milieu de la foule circulent deux ou trois nonnes vêtues de noir, et portant une haute coiffure cylindrique d'où se détache un long voile dans les plis duquel elles sont drapées. A tous ces pauvres gens elles offrent à baiser les *icones* (saintes images), en échange de quelques kopeks. Je les avais déjà rencontrées souvent, soit aux stations des chemins de fer, soit aux escales des bateaux, où elles ne manquent pas de venir à bord pour y faire leur tournée plus ou moins fructueuse.

J'admire une dernière fois le superbe panorama de la ville de Nijni. La belle terrasse construite par ordre de l'empereur Nicolas domine les pentes gazonnées de la colline; un jardin anglais descend jusque sur les bords du fleuve. Les eaux limoneuses de l'Oka conservent pendant quelques temps une teinte jaunâtre bien tranchée, avant de se confondre avec celles du Volga, dont la couleur est brune comme l'eau de lessive.

De Nijni à Kazan, sur une distance de 407 kilomètres, on ne rencontre aucune ville importante. Nous marchons plus vite et on perd moins de temps aux stations, beaucoup plus espacées, du reste, que sur le haut du fleuve.

Le seul point à noter est Makariev, avec son monastère fortifié, dont l'enceinte crénelée est incessamment battue par les flots. C'est là que se tenait anciennement la foire qui, depuis l'année 1816, a été transférée à Nijni.

Sur cette partie de son cours le lit normal du Volga mesure une largeur de 1500 à 1800 mètres. La rive gauche est plate; c'est naturellement de ce côté qu'à cette époque les eaux se répandent à 15 ou 20 verstes au loin dans la campagne. Quant à la rive droite, elle est toujours plus élevée et plus accidentée. Ce phénomène, causé par la rotation de la terre, concorde avec la généralité des observations faites sur tous les points du globe au sujet du déplacement des cours d'eau. En ce qui concerne le Volga, les faits confirment pleinement la loi indiquée par les géographes modernes. Cela est si vrai que les Russes, quand ils veulent désigner la rive droite, disent toujours la rive des montagnes; et s'ils parlent de sa rive gauche, la rive des prairies.

Nous suivons, directement vers l'est, une route un peu au-dessus du 56e degré de latitude. La chaleur est très forte; cependant la neige apparaît encore sur les berges exposées au nord, que nous longeons à une faible distance; car si le Volga est large, il est peu profond et, par prudence, on ne s'écarte guère de la rive méridionale, dans le voisinage de laquelle se trouve le chenal le plus sûr. Les herbes sèches ont disparu; les bouleaux pleureurs inclinent, au-dessus d'un gazon vert et déjà touffu, leurs rameaux enfin garnis de feuillage. Il y a beaucoup de pommiers dans cette région, mais ils ne sont pas encore en fleur. Les villages sont plus rares et d'un aspect plus misérable que du côté de Jaroslavl. D'informes cabanes couvertes de chaume se groupent autour d'une petite église; point d'arbres aux environs; de larges espaces vagues où erre le bétail; quelques

paysans vêtus de rouge et de blanc, assis sur le seuil de leur demeure.

Quand on a franchi le confluent de la rivière Sura au sud, et celui de la Velinga au nord, on entre dans un pays habité par des populations dont le type singulier annonce le mélange des races mongole et finnoise. Ce sont, sur la rive droite du Volga, les Tchouvaches, et sur la gauche, les Tchérémisses. On évalue leur nombre à un million. Autrefois nomades et formant deux nations séparées, ils vivent maintenant disséminés au milieu des Russes, dont ils se distinguent par leur peau plus brune, leurs pommettes saillantes et leurs yeux légèrement bridés. Leur civilisation originale s'est perdue; mais ils conservent toujours dans leur costume certaines particularités qui aident à les reconnaître. Hommes et femmes aiment à orner leurs vêtements de plaques de métal, de verroteries et de franges de cuir. Quelques-uns sont encore idolâtres; beaucoup sont musulmans, mais le plus grand nombre est baptisé, ce qui ne les empêche pas, les uns comme les autres, de se livrer à des pratiques païennes.

On ne serait pas trop mal sur le bateau, s'il n'était pas si encombré. Mais les divans sont tous occupés; de plus tout le monde fume, boit, mange ou joue aux cartes jusqu'à minuit. C'est à grand'peine que je finis par trouver un coin pour dormir.

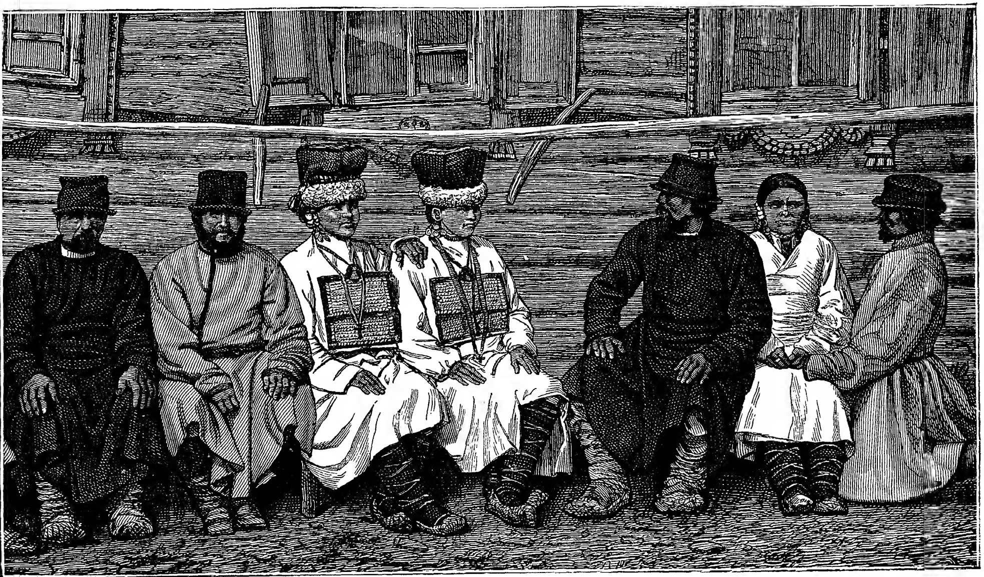
A mon réveil nous sommes arrêtés. On a accosté un ponton de fer qui sert de réservoir à pétrole, et nous sommes en train de renouveler notre approvisionnement de combustible. On utilise ainsi, pour le service de la machine, des résidus de naphte achetés à très bon compte dans le Caucase, sur le lieu de production, et amenés ici à peu de frais, par la Caspienne et le cours inférieur du Volga. Propreté, simplification de la main-d'œuvre,

réduction du personnel et économie d'argent, tels sont les avantages de ce mode de chauffage.

Le vent souffle du sud; malgré l'heure matinale il fait bien moins froid que ces jours derniers. Notre bateau, son chargement terminé, reprend sa route et se dirige vers la rive nord, où les clochers des soixante églises et des mosquées de Kazan se profilent à l'horizon. En temps ordinaire on s'arrête à sept verstes de la ville; mais, grâce à l'inondation, nous pûmes franchir la moitié de cette distance en remontant la rivière Kazanka, dont les eaux étaient alors assez profondes pour nous livrer passage. Kazan était autrefois au bord du Volga; mais le fleuve rongeant sans cesse sa rive droite, en vertu de la loi physique dont je viens de parler, s'éloigne de plus en plus de la ville qui en est aujourd'hui à près de six kilomètres; c'est par la rivière seulement qu'elle reste en communication avec le Volga.

Le bateau qui m'a amené de Nijni continue dans une heure sa route sur Astrakan. Celui de Perm ne partant que demain matin, j'ai toute une journée pour visiter l'ancienne capitale du royaume tartare conquis au seizième siècle par Ivan le Terrible. Par bonheur j'avais fait à bord la connaissance d'un ancien officier de marine parlant français et devant débarquer ici; il me proposa de l'accompagner, ce que j'acceptai avec plaisir, car je savais déjà par expérience combien il me serait difficile de me faire comprendre avec les quelques mots de russe que j'étais parvenu, non sans peine, à graver dans ma mémoire.

Descendus sur une berge glaiseuse et glissante, nous prenons l'un des drojki qui stationnent dans la boue, attendant les passagers du vapeur. Après un quart d'heure d'une course accidentée à travers un misérable faubourg, où nous ne sortons des flaques d'eau que pour patauger



Hommes et femmes tchérémisses.

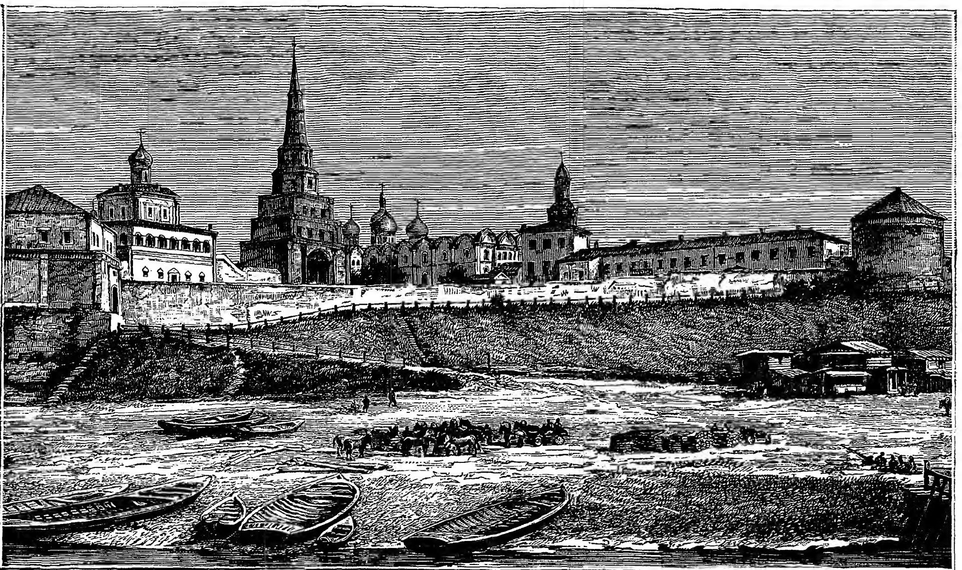
au milieu d'une vase profonde et gluante, nous atteignons enfin une chaussée large et bien entretenue, sur laquelle on a établi un tramway. De ce point, le panorama de Kazan se présente dans toute sa beauté. La ville est gracieusement assise sur une éminence qui domine une vaste plaine. En ce moment on dirait une île surgissant au milieu d'un lac; car les eaux du Volga et de la Kazanka se rejoignent, par-dessus la campagne inondée, au pied des murailles crénelées et des blanches tours qui forment l'enceinte du Kremlin. A gauche, semblable à un îlot battu par les flots, s'élève le monument élevé à la gloire militaire des Russes qui tombèrent en 1552, lors de la prise de la ville. C'est une lourde pyramide tronquée, flanquée d'escaliers, de frontons et de colonnes, et surmontée d'une croix dorée.

La rue Voskressensky « du Dimanche » est la principale de la cité, dont elle forme, pour ainsi dire, l'épine dorsale. Elle suit le sommet d'une colline sablonneuse, d'où se détachent en contre-bas d'autres rues perpendiculaires, offrant des points de vue variés sur les divers quartiers. Elle est parfaitement droite, bordée de magasins et de belles constructions. Chemin faisant, les enseignes en français d'un restaurant, d'un coiffeur et d'une modiste me rappellent la patrie absente.

A l'hôtel Komonen où nous descendons, nul ne comprenait le français et je ne sais comment je me serais tiré d'affaire sans mon obligeant compagnon. Comme toujours, on ne me donna une chambre qu'après examen de mon passeport. Ma première sortie fut pour le Kremlin. En France, nous ne connaissons guère sous ce nom que le palais des tzars à Moscou. Mais, en Russie, ce mot est l'équivalent de château fortifié; aussi la plupart des villes importantes ont-elles leur Kremlin. Celui de Kazan, dont l'extérieur me promettait des merveilles, me causa une

certaine désillusion. Le seul monument remarquable est la tour de Sumbek, haute flèche quadrangulaire, à plusieurs étages, couronnée par une boule dorée. Quelques églises et monastères s'élèvent dans la même enceinte, toujours avec leurs inévitables coupoles flanquées de quatre clochetons. Le reste présente un amas confus de constructions disparates, résidence du gouverneur, casernes et bâtiments d'administration.

Non loin du Kremlin, se trouve le *gostinny dvor* (grand marché). Sous ses arcades extérieures, de riches magasins étalent les produits de l'industrie de Kazan et des environs, la maroquinerie si renommée du pays, des malles en cuir d'une solidité à toute épreuve et des coffres en bois peint, revêtus d'ornements de fer-blanc qui imitent les reflets de l'argent; ce dernier résultat est obtenu, m'a-t-on dit, à l'aide de l'acide acétique. Une vieille tour, d'une belle architecture, s'élève au-dessus des toits colorés du bazar. A l'intérieur, sont les boutiques des petits marchands, encadrant une vaste place où se tient le marché populaire. Autour d'une chapelle édifiée au centre, se groupent sans ordre les misérables étalages des brocanteurs, des fripiers et des revendeurs de ferraille, de vieux bouquins, de bottes trouées et d'une infinité d'objets sans nom. Que de loques impossibles, que de lambeaux méconnaissables, longuement examinés et marchandés par tous ces gens barbus, aux types divers mais revêtus, Européens comme Asiatiques, de haillons indescriptibles ! Plusieurs sont en train de grignoter des poissons secs, qu'ils tiennent à pleine main et mangent sans pain. A en juger par les écailles, les têtes et les arêtes qui partout jonchent le sol, il doit s'en faire une énorme consommation. Je laisse à penser quelles émanations se dégagent d'un pareil milieu surchauffé par les rayons d'un soleil brûlant.



Kazan. — Le Kremlin.

Sur une population totale de 100000 habitants, Kazan compte environ 15000 Tartares. Vivant depuis plus de trois siècles au milieu des Russes, ils n'observent plus avec autant de rigueur les préceptes de Mahomet. Beaucoup d'entre eux montrent une certaine aptitude pour le commerce, et aiment à voyager au loin comme marchands colporteurs ; d'autres vont servir comme garçons d'hôtel ou de restaurant dans les grandes villes. De retour chez eux ils se marient ; mais la polygamie n'est plus que l'exception, et ils laissent à leurs femmes bien plus de liberté que dans les pays musulmans. Ces dernières se montrent librement dans les rues, à demi voilées, le visage fardé, un cachemire roulé autour de la tête et vètues de robes de couleurs éclatantes. Les hommes se coiffent de calottes brodées, portent de larges pantalons en grosse toile blanche et des blouses ornées de jolis dessins de fil ou de galon rouge. Ils habitent, au pied de la colline sur laquelle repose Kazan, un quartier qui s'étend jusqu'aux bords d'un petit lac. Leurs maisons sont construites comme celles de leurs voisins russes ; les mosquées seules rappellent l'architecture orientale.

Il existe à Kazan un séminaire entretenu aux frais de l'État et destiné à favoriser la propagande de la religion orthodoxe. Cent cinquante fils de paysans y reçoivent l'instruction ; on en fait plus tard des prêtres ou des maîtres d'école. Une moitié des élèves est choisie parmi les Russes, les autres sont pris dans les cinq nationalités étrangères, Tartares, Tchouvaches, Tchérémisses, Mordves et Votiaks, qui vivent disséminés sur le territoire du gouvernement de Kazan.

L'Université est un des plus beaux monuments de la ville. Une colonnade, surmontée d'un fronton athénien, attire les regards sur ce magnifique établissement parfaitement tenu et qui fait le plus grand honneur au pays.

Elle renferme une bibliothèque de plus de 80 000 volumes, un observatoire, un jardin botanique, un musée zoologique et un cabinet de médailles. Les langues orientales, la jurisprudence, l'histoire, les sciences naturelles et la médecine y sont enseignées. On y compte plus de cinq cents étudiants. Une cinquantaine d'étudiantes suivent aussi les cours et de préférence ceux de médecine. Ce dernier fait, qui nous surprend au premier abord, n'a rien d'étonnant dans une contrée où depuis longtemps il existe des gymnases ou établissements d'instruction secondaire, à l'usage exclusif des enfants du sexe féminin. On ne sait pas assez en France que de ce côté la Russie nous a devancés.

Les froidures de Saint-Pétersbourg ont fait place à une chaude journée de printemps ; quatre jours de voyage et une différence de latitude de quatre degrés ont suffi pour opérer ce changement. C'est aujourd'hui le 18 mai (6 mai du calendier russe). On fête l'anniversaire de la naissance du prince impérial de Russie, fils aîné de l'empereur régnant. Mes promenades en ville et dans le quartier tartare, au milieu de rues couvertes d'une épaisse couche de poussière rendant la marche fort pénible, m'avaient assez fatigué. J'aspirais au repos. Mais en Russie, même dans les grandes villes, à l'exception de Saint-Pétersbourg et de Moscou, on ne trouve rien qui ressemble à un café. Du reste, à quoi bon des établissements de cette nature dans un pays où les journaux sont si rares et si peu lus ? Kazan, malgré son importance, ne compte, outre la feuille officielle du gouverneur, qu'un seul journal ; encore est-il plutôt commercial et littéraire que politique, et ne paraît-il que deux fois par semaine : c'est la *Gazette du Volga et de la Kama*. On rencontre, il est vrai, à chaque pas des *traktir* où l'on peut se procurer, pour quelques kopeks,

une bouteille de bonne bière de Moscou, mais la société très mêlée et les moujiks déguenillés qui forment la clientèle de ces établissements populaires, font bien vite fuir l'étranger qui se hasarde à y pénétrer. Je n'en dirai pas autant des charmantes petites maisonnettes ornées de boiseries décoratives, où une jeune fille, en costume national, débite aux passants des limonades à la cerise ou bien du *koumis* mousseux, boisson saine et d'un goût agréable, fabriquée avec du lait de jument fermenté. Ces kiosques originaux, particuliers à Kazan, sont édifiés dans les endroits les plus fréquentés, et j'en fais tous mes compliments à la municipalité. Au milieu d'un square orné de jolis parterres on a érigé la statue en bronze du poète Derjavine. Un peu plus bas, au centre de la ville, se trouve le jardin public, planté en bosquets dans le creux d'un ravin descendant en pente douce jusqu'à une terrasse qui domine une vaste pelouse terminée par un petit lac.

La musique militaire avait attiré de nombreux promeneurs. Graves musulmans au long cafetan, jeunes filles tartares à la taille élancée, au gracieux costume, officiers aux brillants uniformes, bourgeois en redingote noire et en chapeau haute forme, dames russes habillées à la dernière mode de Paris, se coudoyaient sous le feuillage naissant des bouleaux et des trembles. Les femmes tartares ne craignent pas de se montrer le visage découvert; quelques-unes sont voilées, mais pour la forme seulement, car la gaze transparente ne dissimule nullement l'éclat de leurs grands yeux noirs. Elles affectionnent dans leur toilette les couleurs les plus criardes et les contrastes bien tranchés, vert sur rouge, ou bleu sur jaune, par exemple. Quant à leur teint naturel je ne saurais rien en dire, car toutes se fardent outrageusement.

Après une chaleur vraiment extraordinaire pour la saison, la soirée était devenue délicieuse. Un petit restaurant assez bien approvisionné occupe le centre de la promenade. J'y retrouvai mon compagnon du bateau et nous convînmes de faire ensemble un dîner entièrement à la russe. Je ne crois pas inutile d'entrer dans quelques détails à cette occasion. D'abord, l'indispensable *zakouska* est le préliminaire de tout repas moscovite. Voici ce qu'on entend par ce mot : sur un long buffet, sorte de bar américain, est étalée une kyrielle de petites assiettes contenant des tranches de jambon et de saucisson, des viandes froides découpées en petits morceaux, diverses sortes de caviar, des poissons secs, fumés ou salés, des concombres frais, des choux, des oignons et des cornichons au vinaigre, des tartines de pain noir et de pain blanc, des œufs durs, du beurre, plusieurs espèces de fromages, etc., etc. On commence par un verre de vodka, eau-de-vie de grain claire comme de l'eau, quand elle n'est pas colorée artificiellement, et que tout bon Russe doit vider d'un seul trait; ensuite chacun puise à son gré dans la série des hors-d'œuvre et mange debout devant le buffet. Cette première opération terminée, nous prenons place à une table, en plein air, à proximité du concert militaire. Le garçon tartare, en frac noir et en cravate blanche, nous apporte le caviar frais, œufs d'esturgeon légèrement salés, venant d'Astrakan, puis la *batwigna*, sorte de soupe composée d'une purée de fines herbes, d'oignons hachés, de raifort et de choux mélangés à des morceaux de poisson frais et de poisson fumé et cru; le bouillon est remplacé par du kvas, dans lequel nagent de gros morceaux de glace. Comme on le voit, c'est un potage rafraîchissant, mais je doute fort qu'il s'acclimate jamais chez nos restaurateurs parisiens. On nous sert ensuite un sterlet, excellent poisson du

Volga, assaisonné aux carottes, aux pois et aux câpres, et enfin une gelée à la framboise; comme boisson, de la bière de Kazan, rousse et douceâtre, que je trouve bien inférieure à celle de Moscou, et une bouteille de délicieux koumis pétillant et acidulé. Quelques oranges et un verre de thé au citron complétèrent ce dîner dont j'ai cru devoir donner le menu, comme spécimen de la cuisine russe.

A dix heures du soir, lorsque je rentre à l'hôtel, mon passeport n'est pas encore revenu de la police et je dois partir le lendemain à la première heure! Que faire? Heureusement, grâce aux démarches de mon compagnon, je parvins, sans trop tarder, à l'obtenir, dûment régularisé. Libre alors de toute inquiétude, je pus enfin me reposer dans une chambre, quitter mes vêtements et dormir dans un lit, ce qui ne m'était pas arrivé depuis cinq jours.

19 *mai*. — A six heures du matin, un drojki me ramène au port où chauffe le *Goutchi*, bateau en partance pour Perm. Les coupoles aux reflets métalliques et les flèches élancées de Kazan resplendissent au soleil. Je les contemple une dernière fois, en songeant que je vais m'en éloigner probablement pour toujours et que, désormais, ce ne sera qu'au Japon, c'est-à-dire à plus de dix mille kilomètres vers l'orient, que je retrouverai enfin une véritable grande ville.

Nous levons l'ancre à neuf heures. Les bateaux des diverses Compagnies rivales qui desservent le Volga ont l'habitude, fâcheuse pour les voyageurs, de partir tous à la même heure, de sorte que deux autres steamers font route parallèlement avec nous, luttant de vitesse. Nous longeons toujours la rive droite qui se présente sous la forme d'une berge escarpée, aux blanches assises régulières et horizontales, et élevée d'une cinquantaine de

mètres. Quelques arbres rabougris croissent sur un sol aride et pierreux. Des blocs de grès ont roulé au bas de la falaise, incessamment rongée par le courant; ce sont les premières pierres que j'aperçois depuis mon entrée en Russie. A partir de Kazan, le Volga coule directement au sud. Vers midi nous arrivons à Bogorodska, ayant franchi en trois heures une distance de 73 verstes, ce qui donne une vitesse fort raisonnable de 26 kilomètres à l'heure, égale à celle des trains de chemin de fer en ce pays.

Les eaux brunes du fleuve prennent une teinte plus claire. La rivière Kama, débordée et se frayant un passage à travers les forêts de la rive gauche, vient mêler ses eaux jaunâtres à celles du Volga. Nous abandonnons nos deux conserves qui continuent leur route sur Astrakan, et, faisant un brusque détour au nord, nous cherchons notre chemin jalonné par la cime des bouleaux courbés sous la violence du courant. Merveilleux spectacle! Au sud, le Volga, semblable à un lac immense dont la rive opposée se confond avec l'horizon; au nord et à l'est, une mer sans limites : c'est la puissante Kama, roulant une masse liquide presque égale à celle du fleuve auquel elle apporte le tribut des neiges fondues de l'Oural et des vastes contrées du nord. La Kama est l'affluent le plus considérable du Volga; son cours n'a pas moins de 2500 kilomètres, dont les deux tiers sont ouverts à la navigation à vapeur; simple rivière, elle reçoit les eaux d'un territoire aussi étendu que la France entière et, par la direction de son cours, semble être le prolongement naturel du grand fleuve qui, 1800 kilomètres plus loin, va se perdre dans la Caspienne.

Un vent violent, soufflant du sud, soulève des flots houleux et jaunâtres; mais, comme nous marchons avec lui, nous le sentons à peine. La rivière, large de plusieurs

kilomètres, s'étend au loin à travers les bois et les champs inondés.

Nous avons moins de passagers que sur la grande ligne du Volga, mais, parmi eux, beaucoup de soldats. Ces derniers, jeunes hommes blonds, grands, forts et bien vêtus, portent presque tous plusieurs croix ou décorations commémoratives de leurs campagnes; l'un d'eux a eu les jambes coupées sous les murs de Plevna. Ses camarades me le montrent avec orgueil; le pauvre diable a l'air tout guilleret; on lui a remis deux jambes artificielles qui dissimulent, tant bien que mal, son affreuse mutilation. Il me semble que j'excite une curiosité sympathique. Chacun cherche à me parler et à me rendre de petits services. Le type dominant parmi les passagers de la troisième classe, c'est le moujik avec sa casquette plate, sa barbe touffue et sa chemise rose, serrée à la taille et flottant par dessus un large pantalon de velours rentré dans les bottes. Il y a aussi des Juifs, reconnaissables à leurs mêches de cheveux retombant en tire-bouchon sur les tempes, et à leur accoutrement quasi oriental; des musulmans, à la tête rasée, coiffés d'un turban ou bien d'une calotte brodée. Des femmes fument la cigarette. Dans un angle obscur j'aperçois une belle dame tartare, drapée dans les plis d'un cachemire rouge qui retombe sur une jupe de soie jaune. Elle se tient assise, roide et immobile, sur un coffre énorme, meuble massif peint en vert, argenté et doré sur toutes ses faces et qui doit renfermer ses riches toilettes. Son mari, étendu sur le pont, dort à ses côtés. Enfin c'est une vraie collection de races, fort difficile à classer.

Après la station de Laischeff, la Kama se dirige franchement vers l'est. Tout est verdoyant sur ses bords qui ne portent plus trace de neige; ce ne sont que hautes futaies de bouleaux et de sapins, entrecoupées de pâturages.

Nous naviguons au milieu de nombreuses îles boisées ou couvertes de prairies. La largeur de la rivière non débordée, au point où on peut en distinguer les limites naturelles, ne me paraît pas inférieure à un kilomètre. La rive haute est toujours celle de l'ouest. On rencontre moins de bateaux que sur le Volga.

Nous passons en vue de grands villages ; la seule construction en briques est l'église, dont le badigeon d'une blancheur éclatante contraste avec la couleur terne et grisâtre des maisons de bois, misérablement couvertes en paille, qui se pressent autour d'elle. Ordinairement les *isba* ou cabanes des paysans sont alignées de manière à former une seule rue, démesurément large et gazonnée dans toute son étendue. C'est là que paissent et vaguent pêle-mêle les animaux domestiques, chevaux, vaches, moutons, chèvres, chiens et cochons. On voit certainement dans ces immenses rues plus de bêtes que de gens.

Les petites voitures qui attendent les voyageurs aux escales sont bien curieuses. Il y en a de toutes sortes, mais aucune n'est suspendue. J'en ai vu en forme de panier d'osier, reposant sur deux longues poutrelles portées par quatre roues très basses ; cette disposition les rend à peu près inversables. Une voiture ordinaire ne résisterait pas cinq minutes aux affreux chemins du pays ; il faut voir au contraire avec quel entrain ces singuliers équipages, attelés d'un petit cheval fringant, escaladent les berges escarpées de la rivière et se dispersent ensuite au grand galop dans toutes les directions, sans se préoccuper des ornières, des trous et des fondrières.

Nous rencontrons souvent d'énormes bateaux qui descendent lentement le fil de l'eau. On les construit pendant l'hiver dans la région des forêts que baigne la haute Kama. La coque, formée de grandes pièces de bois grossièrement reliées entre elles, renferme un chargement



Isba sur les bords de la Kama.

de planches, de madriers et de bois de chauffage. Au-dessus, à la place du pont, est disposé un vaste plancher rectangulaire, dépassant de tous côtés les parois latérales. Sur ce plancher sont édifiées deux maisons complètes, solidement bâties en bois, avec portes et fenêtres. Un élégant pavillon central, où se tient le capitaine, semble une petite chapelle au milieu de ce village flottant, habité par une nombreuse population de mariniers, avec leurs femmes et leurs enfants. Ces barques-radeaux descendent ainsi jusque dans les steppes du sud, où le bois est si rare. Là, elles se vendent avantageusement, corps et biens; de sorte qu'il arrive souvent qu'un habitant des environs d'Astrakan demeure dans une maison construite à mille lieues de chez lui.

Arrêt d'une heure à Tchistopol, seconde ville du gouvernement de Kazan, peuplée de 13000 habitants et port principal de la basse Kama. Je vais faire un tour à terre, aux environs du *pristane* ou ponton de débarquement. Des marchandes de lait, de kvas, de poissons desséchés, d'*agourtsi* (concombres conservés dans la saumure), de petits pains et de pâtisseries grossières, forment une double haie le long du sentier qui conduit au rivage; silencieuses et immobiles, debout, les jambes nues dans la poussière, elles attendent patiemment la pratique. Les poissons secs, aplatis et aux larges écailles, dont se régalent nos passagers de la troisième classe, viennent de Sibérie; on les vend 2 kopeks la pièce. Une bouteille de lait excellent coûte 5 kopeks, un peu moins de 15 centimes. On me dit que le lait est si commun par ici que les paysans en nourrissent leurs porcs. Le beurre est envoyé en Angleterre où on le connaît sous le nom de beurre de Sibérie.

Le soir le vent s'est apaisé. Il est plus de neuf heures et il fait encore jour. Une douce lumière se reflète sur

les eaux maintenant calmes de la Kama et sur la tendre verdure des bois et des prés. Le printemps, si tardif en Russie, est alors dans toute sa beauté; les insectes bourdonnent dans les airs, les rossignols chantent dans les buissons du rivage; nos passagères reviennent à bord chargées de gros bouquets de muguet fleuri. La nature si longtemps endormie a secoué sa torpeur. On dirait qu'elle cherche à regagner le temps perdu pendant un hiver de six mois. Mais ces belles journées sont plus rares et plus fugitives en Russie que partout ailleurs; car bientôt la sécheresse et les chaleurs torrides de l'été viendront dépouiller les champs de leur fraîche parure.

Cette belle soirée a pour moi un double charme. Je viens de faire connaissance avec M. A., directeur de la fonderie de canons de Perm. Il m'invite à lui rendre visite dans l'établissement qu'il dirige, et nous passons de longues heures sur le pont, en causeries intéressantes sur les hommes et les choses du pays.

20 *mai.* — Dans la nuit, on a dépassé l'embouchure de la Viatka, principal affluent de la Kama sur la rive droite. Cette importante rivière, dont le cours est de plus de 900 kilomètres, donne son nom à un chef-lieu de gouvernement. A quatre heures du matin, je reprends sur le pont mon poste d'observation. Temps superbe. La Kama me paraît toujours conserver la même largeur. La rive droite tend à s'élever de plus en plus; elle est formée par une série de petites collines ravinées, au sol terreux; aucune pierre n'apparaît à la surface. Sur les pentes inclinées vers la rivière s'étendent de nombreux villages, quelquefois très populeux, avec de larges rues droites servant de pâtures pour le bétail. Quelques-unes de ces agglomérations sembleraient en France assez importantes pour mériter le nom de bourgs ou de petites villes;

mais en Russie, on continue à appeler « village » toute réunion d'habitations, même considérable, si les divers services administratifs du gouvernement n'y sont pas installés.

Il n'y a pas de table d'hôte à bord. Chacun peut se faire servir à la carte, à l'heure qui lui plaît. A partir de onze heures, le restaurateur fournit aussi des repas à prix fixe. Pour trois plats on paie 85 kopeks, et pour quatre, un rouble. On compte comme plat l'unique dessert, qui est toujours une gelée sucrée ou bien quelque entremets aux fruits confits, et aussi le potage, copieusement servi, composé généralement de choux aigres et de deux gros morceaux de bœuf et de jambon nageant dans le bouillon. Le thé se paie à part; une bouteille de bière coûte de 25 à 30 kopeks. J'ai voulu goûter aujourd'hui ces *agourtsi* salés dont les moujiks font une si grande consommation; mais j'avais oublié de les demander *saloni* (salés), de sorte que le garçon m'apporta avec précaution sur une soucoupe trois petits cornichons frais : triste ragoût pour manger sans vinaigre, et cependant très recherché des Russes. J'y touchai à peine, et en les voyant figurer sur ma note pour la somme exorbitante de 40 kopeks, je me disposais à faire une observation au restaurateur, lorsque l'un de mes voisins me fit observer judicieusement que j'avais demandé des primeurs fort rares en cette saison, et que les précieux mais insipides légumes que j'avais dédaignés, venaient en droite ligne de la Crimée ou d'Astrakan.

J'ai fait aujourd'hui de nouvelles et précieuses connaissances. Nous avons à bord un colonel, deux ingénieurs des mines et le directeur de la fonderie d'or à Irkoutsk. Tous ces messieurs parlent parfaitement le français. Ils se rendent dans la Sibérie orientale et considèrent mon voyage comme une chose fort simple. Mais je

ne suis pas tout à fait de leur avis : mon ignorance de la langue russe sera toujours pour moi le point noir. Quoi qu'il en soit, j'ai bon espoir; cette heureuse rencontre m'a donné une nouvelle confiance; je me dis que, de proche en proche, je finirai bien par arriver au but.

A trois heures nous abordons la rive gauche, devant le confluent de la Bielaya ou rivière Blanche, navigable par bateau à vapeur jusqu'à Oufa. Cette ville importante, située à 300 verstes plus loin, au pied du versant occidental de l'Oural, est le chef-lieu d'un vaste gouvernement, très riche en mines de fer et d'or, et qui renferme plus de mahométans que de chrétiens.

Le *Goutchi* est chauffé au bois. Au moins une fois par jour, on s'arrête pour charger le combustible nécessaire. Ce sont des femmes et des jeunes filles qui sont employées à ce service. D'un pas alerte, elles vont de la rive au bateau, portant deux à deux sur un brancard une pile de rondins ou de bûches fendues. Arrivées au-dessus de la trappe ouverte à cette intention, elles renversent brusquement leur fardeau qui s'écroule avec fracas dans les profondeurs de la cale. La tête couverte d'un foulard de cotonnade à dessins rouges noué sous le menton, pieds nus et vêtues simplement d'une chemise de toile grossière et d'un jupon de couleur, elles accomplissent sérieusement, mais non sans grâce, cette rude tâche qui semblerait plutôt rentrer dans les attributions du sexe fort.

Le principal inconvénient du chauffage au bois, c'est la quantité de flammèches qui tombent sur le pont. Il faut toujours être aux aguets pour ne pas se laisser incendier tout vif; la nuit, c'est un feu d'artifice à jet continu. Les étincelles sortent de la cheminée en fusées gigantesques et s'éparpillent au loin. Comme effet de lumière c'est très joli, mais bien gênant, surtout dans la journée; car alors on ne distingue pas si facilement l'ennemi. Vous

vous croyez à l'abri : tout d'un coup, le vent changeant de direction, vous êtes inondé d'une pluie de charbons enflammés. J'en sais quelque chose; malgré mes précautions, je viens d'avoir mon chapeau troué en deux endroits. Ce matin, c'était mon paletot qui brûlait; heureusement on m'a prévenu avant que le dommage fût irréparable.

21 *mai*. — Hier soir, un Juif allemand a continué à boire et à faire du tapage dans la salle commune, bien après minuit. Je ne suis pas encore accoutumé, comme mes compagnons russes, à dormir dans de pareilles conditions; mais je vois bien qu'il faudra que j'en prenne l'habitude.

Nous avons ce matin trois heures de retard sur l'itinéraire fixé. La Kama, sensiblement rétrécie, n'a plus guère que six à sept cents mètres de large. Ses eaux ont baissé et, presque partout, elle est rentrée dans son lit normal. Ses bords sont comme les pelouses d'un immense parc planté de beaux arbres. Partout, sur les rives boisées, les rossignols chantent sans discontinuer. Je n'aurais jamais cru que ces oiseaux fussent aussi communs dans les froides contrées du nord; ils semblent être ici dans leur véritable patrie. Je cherche en vain, du côté de l'est, à distinguer les premiers contreforts de l'Oural; j'aperçois seulement, dans le lointain, d'épais nuages de fumée. On me dit que ce sont des forêts qui brûlent. Du reste, c'est chose fort commune en ce pays et personne n'a l'air de s'en inquiéter. Cependant, par suite du nombre croissant des machines à vapeur, le prix du bois à brûler tend toujours à augmenter. La sagène cube (environ un décastère), qui valait il y a quelques années 10 roubles à Nijni, en vaut 20 aujourd'hui.

A cinq heures, arrivée à Ossa, jolie station sur la rive gauche. Le malencontreux Juif descend ici. Bon voyage! J'aurai au moins quelque chance de dormir tranquillement cette nuit. Je vais à terre et je bois un verre de *miod*

ou hydromel; c'est une boisson saine et excellente, fabriquée avec de l'eau, du miel et de la levure de bière.

Le paysage est toujours magnifique. Cette navigation est vraiment charmante quand le soleil n'est pas trop chaud et lorsque les fumerons sont entraînés au loin par le vent. Je m'étais absenté pour quelques minutes, laissant un livre ouvert sur un banc; à mon retour je constate qu'une page est brûlée par un charbon ardent.—Longue conversation avec M. A. Il m'apprend que la Kama est encore navigable jusqu'à Tcherdin, à 500 kilomètres au nord de Perm, non loin des sources de la Petchora. Autrefois un canal, construit par ordre de Pierre le Grand, réunissait les deux cours d'eau, mettant ainsi en communication directe l'océan Glacial et la mer Caspienne; mais on ne l'a pas entretenu et il n'est plus à présent d'aucune utilité. Ce pays offre des ressources inépuisables; pour les utiliser comme elles mériteraient de l'être, il lui faudrait de nouvelles voies de communication et, surtout, une bonne administration. — J'apprends aussi qu'il n'y a de médecin que dans le chef-lieu du district, dont parfois les villages sont éloignés de 200 verstes. Il paraît que les moujiks ne s'en portent pas plus mal.

Dimanche 22 *mai*. — Arrivée à Perm à huit heures du matin, après un voyage de trois jours et de 1092 kilomètres à partir de Kazan. Me voici déjà à 5430 kilomètres de Paris, et beaucoup plus près de la frontière de Chine que de celle de France.

CHAPITRE IV

DE PERM A ÉKATERINBOURG

22-26 mai.

Perm. — La fonderie de canons de Motavilika. — Le chemin de fer de l'Oural. — Les forges de Tchoussovoy. — Ékaterinbourg.

La ville de Perm, située à 2600 kilomètres de Saint-Pétersbourg, par 58° lat. N. et 54° long. E., est le chef-lieu d'un gouvernement peuplé de deux millions et demi d'habitants et dont la surface égale environ les deux tiers de la France. Comme pour démontrer que la domination de la Russie s'étend à la fois sur l'Europe et sur l'Asie, on n'a tenu aucun compte, dans cette division administrative, des limites naturelles fixées de tout temps par les géographes. La chaîne de l'Oural qui, avec ses ramifications, en occupe les trois quarts, la traverse en droite ligne, du nord au sud, et, sur ses douze districts, sept appartiennent à l'Europe et cinq à l'Asie. Les sept dixièmes du sol sont couverts de forêts ; de profondes couches de houille existent dans le bassin de la haute Kama. Grâce à cette abondance de combustible et aux nombreux cours d'eau qui découlent d'une région montagneuse et exceptionnellement riche en mines, beaucoup d'usines se sont établies et ont donné naissance à de petites villes florissantes. Aussi le gouvernement de Perm, sorte de massif acci-

denté, placé entre les immenses plaines de la Russie et de la Sibérie, a-t-il acquis depuis longtemps une importance industrielle de premier ordre.

La ville, par elle-même, n'offre aucun intérêt. Bâtie sur la rive gauche de la Kama et occupant une étendue considérable, relativement à sa population de 25 000 âmes, elle se développe librement sur un plateau élevé qui domine le cours encore majestueux du fleuve. Ses rues droites et larges, ses maisons basses séparées par de hautes clôtures de planches, me rappelaient la cité norvégienne de Trondhjem, que j'avais visitée quelques années auparavant. L'Oural est encore fort loin, et aucune ondulation de terrain n'en signale ici les approches.

A l'hôtel du Club, qui passe pour le meilleur de la ville, je ne trouvai qu'une installation tout à fait primitive, avant-goût des douceurs qui m'attendaient en Sibérie. L'établissement se composait d'un simple rez-de-chaussée, divisé en deux parties par un large corridor donnant accès à six chambres. On me donna la plus grande, la seule, je crois, où il y eût un véritable lit; et encore je ne pus obtenir qu'un seul drap, ce qui était déjà fort joli pour le pays. Point d'oreiller ni de traversin ; mon sac de voyage et ma couverture m'aidèrent à les remplacer. Il ne faut pas conclure de tout cela que les lits garnis soient inconnus en Russie. Il y en a, mais ils sont rares, et on ne les trouve guère que dans les maisons des riches particuliers. Si les hôtels en sont si mal fournis, cela tient à l'habitude qu'ont les personnes aisées de voyager avec leur propre literie. Sur le bateau à vapeur, à la maison de poste ou à l'auberge, chacun dispose lui-même sa couchette. Un canapé, deux ou trois chaises, un simple tapis, un coin quelconque paraissent bien suffisants. La plupart du temps on passe ainsi la nuit tout habillé. Quant au moujik, ses vêtements ne

le quittent jamais, ni le jour ni la nuit; le samedi seulement il prend un bain de vapeur, comme une sorte de purification religieuse avant la fête du dimanche, puis il se hâte de remettre la même touloupe en peau de mouton.

Il n'y a pas de salle à manger à l'hôtel du Club; mais on n'a qu'une cour à traverser pour se rendre à un petit restaurant établi sous les grands arbres d'un jardin public. Là, je me fais servir une couple de bécassines et une gelinotte, gibier très commun en ce pays : décidément il y a encore du bon à Perm. Je sors ensuite pour aller présenter mes devoirs au général gouverneur. Bien qu'il soit à peine midi, je dois être en claque, habit noir et cravate blanche. C'est la tenue de rigueur, en Russie, lorsqu'on se présente chez les hauts fonctionnaires; le voyage et l'éloignement ne sont pas des excuses suffisantes, et, à deux mille lieues de Saint-Pétersbourg, on est aussi strict sur l'étiquette que dans la capitale. Il ne faut jamais oublier non plus d'employer le mot Excellence, toutes les fois qu'on s'adresse à un personnage qui a le droit de porter ce titre. Le général parlait assez bien le français. Il écouta avec complaisance l'exposé de mes projets de voyage, et aussi les quelques compliments que je jugeai à propos de lui adresser au sujet de l'étendue et de l'importance du beau gouvernement aux destinées duquel il présidait, puis il voulut bien me demander en quoi il pourrait m'être utile. Je lui répondis que, devant voyager en chemin de fer jusqu'à Ékaterinbourg, je ne prévoyais aucune difficulté sur son territoire et je pris congé de lui pour aller faire une visite moins cérémonieuse à un compatriote pour lequel j'avais une lettre de recommandation, M. de Richemont, directeur de la Société franco-russe des forges de l'Oural. Ce dernier m'accueillit avec la plus

franche cordialité et se mit aussitôt à ma disposition pour me faire visiter la ville, ainsi que pour me guider dans certaines acquisitions indispensables, en vue de mon voyage ultérieur.

J'avais emporté de Paris une forte malle en bois, garnie de toile et cerclée de fer. Ce produit de chez Moynat me paraissait capable d'accomplir vaillamment le tour du monde. Mais on me fit remarquer avec raison que le voyage que je me proposais de faire ne ressemblait à aucun autre; que tout coffre en bois, quelque solide qu'il pût être, n'était bon que pour des trajets en bateau ou en chemin de fer, et ne saurait résister huit jours aux cahots incessants de la route par terre ; qu'enfin il fallait un matériel spécial pour voyager en Sibérie. M. de Richemont me conduisit au bazar ou *gostinny dvor* qui, comme toujours, occupe, au milieu d'une immense place, un vaste quadrilatère divisé en plusieurs avenues rectilignes, bordées d'arcades sous lesquelles s'ouvrent autant de boutiques sombres et basses. Là je me procurai une bonne malle en peau, excellent échantillon de l'industrie de Kazan; une grande valise, dite sibérienne, en fort cuir de cheval, longue, large et plate, se fermant au moyen de boucles et de lacets, et pouvant, grâce à sa forme et à sa souplesse, contenir une quantité incroyable de linge et de vêtements; et enfin un sac de peau, rembourré de crin, à double usage de coussin et d'oreiller. Il m'en coûta 30 roubles et l'abandon de ma malle parisienne. Ces diverses acquisitions terminées à ma satisfaction et, sans doute aussi, à celle du marchand, nous prîmes un drojki pour faire un tour de promenade.

Dans les villes russes, si les distances sont grandes, du moins vous avez la ressource de les franchir avec facilité. Dès que vous êtes fatigué de marcher, il y a toujours aux aguets dans la rue trois ou quatre *isvostchik*

(cochers de fiacre) qui, sur un signe, se précipitent à fond de train dans votre direction, de sorte que vous n'avez que l'embarras du choix. J'ai déjà eu l'occasion de parler des drojki, mais sans en donner la description. Cette petite voiture, particulière à la Russie, consiste en une banquette plus ou moins rembourrée, suspendue et disposée longitudinalement sur quatre roues basses. Le cocher s'assied en avant, les pieds touchant presque aux jarrets du cheval. Derrière lui, le voyageur, assis à califourchon, se tient cramponné à la banquette. Quelquefois deux personnes peuvent prendre place sur le siège étroit ; mais alors elles sont forcées de se mettre dos à dos. Il y a aussi une autre espèce de drojki, où la banquette n'est plus en long et qui ressemble à un tilbury ; mais toujours la caisse est très basse et presque au niveau du sol. Les prix sont modérés et varient selon les localités. Une course ordinaire, c'est-à-dire d'une demi-heure, coûtera 15, 20 ou 25 kopeks. La plupart du temps il n'y a pas de tarif et il faut faire son prix à l'avance, mais les *isvostchik* sont assez accommodants.

On a dit beaucoup de mal des drojki. On raconte même qu'un Anglais a offert une forte prime à celui qui pourrait lui faire un véhicule plus mauvais ; je suis loin d'être de son avis. Pour moi il demeure établi que, indépendamment de leur bon marché, qui n'est pas à dédaigner, ces voitures offrent de grands avantages par leur légèreté et leur construction spéciale, qui leur permettent de surmonter facilement tous les obstacles. Là où nos lourds équipages seraient bien vite arrêtés, les drojki font merveille et, malgré la boue ou la poussière, les pentes et les inégalités du chemin, poursuivent, sans jamais verser, leur course rapide. Je souhaiterais de pareilles voitures à certains de nos chefs-lieux de département où, pour aller de chez soi à la gare du che-

min de fer, on n'a d'autre ressource que l'omnibus banal qui vous charrie de porte en porte, à travers tous les quartiers de la ville.

Mais revenons à notre promenade. Rien à voir dans la ville: de longues rues droites, des trottoirs en planches séparés de la chaussée par d'énormes pieux en guise de bornes, des jardins plantés de bouleaux, des maisons de bois toutes semblables les unes aux autres, avec leurs doubles fenêtres garnies à l'intérieur de plantes et de fleurs avides d'air et de lumière, se pressant contre un vitrage qui ne s'ouvre jamais; de rares passants; partout le calme et le silence; pas d'autre bruit que le monotone carillon des églises. C'est aujourd'hui dimanche et toute l'animation s'est reportée sur les bords de la Kama, vers un petit jardin public alignant ses allées de tilleuls, d'ormes et de frênes sur les pentes qui dominent le fleuve.

Un bateau de la compagnie *Kourbatof* vient d'arriver, amenant un convoi de 300 prisonniers. Le débarquement s'achève en ce moment. Hommes et femmes, uniformément vêtus de capotes grises, sont rangés sur le quai et répondent à l'appel de leurs noms. Puis, le lugubre cortège se met en marche, flanqué de soldats la baïonnette au fusil. En tête, s'avance un cavalier précédant une dizaine de charrettes chargées de malades, de femmes infirmes, d'enfants et de bagages. Viennent ensuite les condamnés enchaînés et marchant en rang quatre par quatre, puis et toujours dans le même ordre, ceux qui sont libres de chaînes; enfin, fermant la marche, les femmes et les enfants. Quelques-uns des prisonniers, les plus dangereux sans doute, portent cousues dans l'étoffe du dos, une ou plusieurs pièces de drap jaune dscoupées en losange et marquées de grandes lettres. Tous ces gens m'ont paru bien vêtus et proprement tenus. On m'a

dit que, parmi eux, il ne se trouvait aucun déporté politique et que tous étaient des condamnés de droit commun. Au moment où la colonne silencieuse se déroulait lentement devant nous, un joueur d'orgue tournait sa manivelle à dix pas de là : le cliquetis des chaînes traînées par les forçats accompagnait un air de valse! C'est que les habitants de Perm sont blasés sur ce spectacle. Deux fois par semaine, pendant la belle saison, des convois semblables à celui que je viens de voir défiler, traversent la ville pour se rendre à la maison d'arrêt, où on leur accorde un repos de deux jours, avant de les diriger par le chemin de fer sur Ékaterinbourg.

M. A. m'a tenu parole. Le lendemain matin, son drojki vient me chercher à l'hôtel et nous partons pour la fonderie dont il est le directeur. La route est accidentée, mais assez bonne parce que le temps est sec; elle est bordée de barrières de bois, le long des talus escarpés. En moins d'une demi-heure, nous franchissons les quatre verstes qui séparent la ville de Perm de l'usine de Motavilika. Cet établissement métallurgique, le plus important de la Russie, existe depuis une vingtaine d'années seulement; c'est à la fois une fonderie de canons, un arsenal et un atelier de construction de grosses machines. Cinq mille ouvriers y sont employés; mais aujourd'hui, il y a peu de monde dans les ateliers; c'était hier dimanche et, ici comme à Paris, les ouvriers font le lundi. Il y a quelques années, on ne se servait que des charbons anglais; maintenant on n'emploie plus que la houille de Louniefka, dans l'Oural. La force utilisée est d'au moins 2000 chevaux. Le gros pilon pèse 55 000 kilogrammes. On fabrique annuellement deux cents canons, et pour un demi-million de roubles de machines destinées à d'autres usines. Un canon d'un calibre de 30 centimètres revient avec son affût à 50 000

roubles; un obus avec sa charge, à 100 roubles. Le directeur m'affirme que ces terribles machines de guerre ont une portée de 8 verstes et peuvent rivaliser avec les meilleurs produits de l'usine Krupp. Ce bel établissement est heureusement situé, sur la rive gauche de la Kama ; de plus, il est desservi par une station du chemin de fer de Perm à Ékaterinbourg. Sur les collines voisines, s'étagent les logements des ouvriers et de jolies maisons habitées par les employés.

Le 24 mai, un dîner d'adieu, donné à mon intention, réunissait chez M. de Richemont la petite colonie française de Perm, composée, en dehors du maître de la maison, de M. Fabre, professeur de français au collège de la ville, et de M. Arnaud, jeune ingénieur des mines au service de la Compagnie franco-russe de l'Oural. Ce dernier doit, ainsi que moi, prendre le chemin de fer le soir même. Il s'arrête à la station de Tchoussovoy, où l'on monte en ce moment, en pleine forêt, des forges importantes. J'avais d'abord l'intention de me rendre directement à Ékaterinbourg. Mais mon futur compagnon insiste pour me faire passer avec lui la journée du lendemain ; il me promet que je ne regretterai pas ma visite à Tchoussovoy, et m'assure que j'ai tout le temps nécessaire pour gagner Tiumen, avant le départ du bateau à vapeur, fixé au 31 mai. Ce sera un retard de vingt-quatre heures, car il n'y a qu'un seul train de chemin de fer par jour. Au fond, je n'étais pas fâché de passer une journée dans les forêts de l'Oural. J'acceptai donc son aimable proposition et, à huit heures du soir, après avoir pris congé de l'excellent M. de Richemont et de M. Favre qui ont tenu à m'accompagner à la gare, nous nous installons dans un wagon de première classe, encore plus confortable que tous ceux que j'avais vus précédemment.

La ligne de Perm à Ékaterinbourg est l'une des der-

nières construites en Russie. Elle a été inaugurée à la fin de 1878. Son développement est de 468 verstes, soit 500 kilomètres. La traversée de l'Oural, autrefois si redoutée des voyageurs à cause du mauvais état de la route dans les montagnes, s'accomplit aujourd'hui en un peu moins de vingt et une heures et dans des conditions, je ne dirai pas seulement de bien-être, mais encore de luxe que je ne m'attendais pas à rencontrer en un pays si reculé. Chaque voiture est divisée en trois petits salons auxquels on accède par un couloir latéral. Tout voyageur a l'entière disposition d'un divan long, large, moelleux et couvert de velours, dont il peut user comme d'un lit. Le plafond est très élevé ; au milieu est suspendue une grande lampe de bronze, avec un globe en verre dépoli. La deuxième classe est aussi très confortable ; de sorte qu'il y a peu de monde en première, bien que les voitures de cette catégorie soient assez nombreuses. Parmi les voyageurs de troisième classe, beaucoup ont l'air de gens aisés et tous, en général, sont plus propres et mieux vêtus que sur les autres lignes de la Russie.

En quittant Perm, la voie ferrée, se dirigeant au nord, passe devant la fonderie de Motavilika et longe pendant un certain temps la rive gauche de la Kama, puis, tournant à l'est, suit la vallée de son affluent, la Tchoussovoya, qu'elle traverse à la station du même nom, après un parcours de 119 verstes. A ce point, se trouve l'embranchement de la ligne des houillères, aboutissant à 200 verstes plus loin au nord-ouest, à Verétié, sur la haute Kama.

Nous descendons à la bifurcation, à une heure du matin. Une *téléga*, sorte de petite charrette de construction primitive, nous attend à la gare. Je consigne mon bagage à la station ; mon compagnon me prête une pelisse, car le froid est tout à fait piquant, et nous franchissons, à la

clarté de l'aube naissante, les trois ou quatre verstes qui nous séparent de la construction provisoire, où sont installés les bureaux des employés et les chambres des ingénieurs. La plaine où s'élève le nouvel établissement n'était encore l'année dernière qu'un marais fangeux. Créer en peu de temps une voie praticable, sur un sol mouvant et en partie couvert d'eaux stagnantes, n'était pas chose facile. On a résolu en partie ce problème au moyen de fascines et de troncs d'arbres non équarris, juxtaposés et alignés en forme de route. Grâce à ce chemin d'un nouveau genre, on arrive enfin, mais au prix de secousses vraiment intolérables. Il faisait grand jour lorsque M. Arnaud me conduisit à la chambre qui m'était destinée. Un meuble bien précieux s'y trouvait : un véritable lit français avec tous ses accessoires, draps, couvertures, oreillers, etc., le tout d'une propreté irréprochable. Depuis mon départ de Paris c'était la première fois que je me trouvais en présence d'une semblable merveille. Hélas ! ce devait être aussi la dernière, du moins jusqu'à ce que j'eusse atteint le Japon.

La matinée du lendemain est consacrée à la visite de l'établissement. L'emplacement choisi est une plaine, enclavée dans la forêt et située à quelques verstes d'un gros village, sur la rive droite de la Tchoussovoya, large en cet endroit d'environ 150 mètres. Avant tout, il a fallu assainir le terrain en creusant d'énormes fossés pour l'écoulement des eaux. Les premiers travaux ont commencé il y a dix-huit mois; maintenant les grosses constructions sont terminées. D'immenses ateliers n'attendent plus pour fonctionner que la pose de l'outillage. On monte les machines et on fait l'essayage des fours, sous la direction de contre-maîtres français. Plusieurs scieries à vapeur fournissent les bois nécessaires. Une grande activité règne partout. Deux cents maisons d'ouvriers sont déjà

construites et s'éparpillent sur une colline voisine, récemment défrichée. Huit cents ouvriers sont employés à ces divers travaux [1].

La construction d'une maison ne demande ni beaucoup de temps ni beaucoup d'argent. Tout paysan russe est né charpentier ; s'il possède une bonne hache et s'il se trouve à proximité d'une forêt, il n'a besoin de personne pour se bâtir une demeure. Voici comment j'ai vu opérer : on commence d'abord par creuser des tranchées peu profondes, indiquant le pourtour et les divisions intérieures de la future construction. A chaque angle, et de distance en distance, on enfonce en terre de gros pieux, sur les-

1. M. de Richemont a bien voulu me communiquer les renseignements suivants sur les usines dont il a la haute direction :

La Société franco-russe de l'Oural est constituée au capital de huit millions de francs ; elle a son siège social à Lyon et a pour objet l'exploitation d'un vaste domaine agricole et forestier, et de plusieurs établissements métallurgiques. Le prince Galitszine a apporté à ladite Société 380 000 déciatines de forêts d'essences diverses, en majeure partie pins et sapins, et 105 000 déciatines de terres de labour et pâturages divers, en tout 485 000 éciatines ou 529 862 hectares, la déciatine valant 240 sagènes carrées, soit 109 ares 25 centiares.

Les usines en activité se composent : 1° de la forge de Pachia, comprenant 3 hauts-fourneaux ; 2° de la forge de Nitva, comprenant 11 fours à puddler, 5 trains de laminoirs, 2 fours de finissage de tôles, avec leurs marteaux et les ateliers d'entretien nécessaires. En outre, la Société monte à Tchoussovoy, point de bifurcation des lignes ferrées de Perm à Ekaterinbourg et de la ligne des houillères allant de Tchoussovoy à Vérétié sur la Kama, une forge qui comprendra 4 hauts-fourneaux, 32 fours à puddler, 4 fours *Siemens Martin*, 1 train de laminoirs pour le laminage des rails, grands profilés et grosses tôles, 1 train de laminoirs, dit *moyen-mill*, pour le laminage des fers marchands; de plus, tous les ateliers d'entretien indispensables, tels que ateliers d'ajustage, fonderie de fonte et de cuivre, briqueterie réfractaire, etc.

La forge de Tchoussovoy s'installe pour une fabrication annuelle minimum de 20 000 tonnes de produits. Les trois forges de la Société produiront de 25 à 30 000 tonnes de rails, tôles fortes, tôles à toits, fers marchands divers, profilés, etc.

quels on dispose horizontalement des troncs de pins non équarris. Les interstices sont calfeutrés avec de la mousse; une toiture en planches recouvre le tout. C'est plus tard, et seulement lorsque la maison est terminée, qu'on s'occupe des fondations; il suffit alors de combler les fossés avec des pierres ou des briques, et d'élever un petit mur pour remplir l'intervalle qui existe entre le sol et le premier tronc d'arbre. Souvent même une rangée de pieux remplit le même office.

Tous les ans, et particulièrement au printemps, des incendies se déclarent au milieu des forêts. Comme on ne prend aucune précaution pour les éteindre, ils se propagent au loin et font des ravages considérables. Déjà, hier soir, pendant mon trajet en chemin de fer, j'avais remarqué à l'horizon des lueurs significatives. Deux jours auparavant, le feu s'était avancé jusqu'à la limite de la plaine et avait continué sa route à travers bois, laissant derrière lui un immense sillon noirâtre. En ce moment, un épais nuage de fumée, couronnant le sommet d'une colline à quelques verstes de nous, indiquait que le fléau poursuivait de ce côté sa marche dévastatrice. Cette année, sous l'influence d'une sécheresse persistante, l'incendie avait pris un développement extraordinaire. En une semaine il avait parcouru, ce qui est à peine croyable, une étendue de pays de plus de 200 kilomètres, réduisant en cendres deux stations et interceptant, à plusieurs reprises, le service de la voie ferrée. Dans l'après-midi je poussai une reconnaissance à travers la forêt brûlée, avec l'intention d'aller jusqu'à l'endroit où l'incendie était encore en activité; je dus y renoncer : la marche était trop difficile sur un terrain couvert de cendres, obstrué à chaque pas par les squelettes carbonisés d'arbres énormes morts de vieillesse et dont les branches, depuis longtemps desséchées, avaient offert au

feu un facile aliment. Les pins restés debout n'en sont pas moins frappés à mort. Leur feuillage a été la proie des flammes; là où l'incendie a passé, toute trace de verdure a disparu.

Certaines parties de la forêt ont été épargnées; c'est de ce côté que je continue ma promenade. Partout sous les grands arbres, des myosotis et des fraisiers en fleur, des framboisiers, des groseillers et des cassis sauvages. Les principales essences forestières sont les pins, les bouleaux, les tilleuls et les trembles. Ici, les plus beaux arbres ne valent que la peine de les couper; aussi, que de bois gâché, perdu et pourrissant sur le sol! Ces forêts, dont la coupe seule produirait chez nous deux mille francs au moins par hectare, ne valent ici pas plus de douze francs, fonds et superficie.

Aujourd'hui nous étions six personnes à table, tous Français. Mes commensaux sont employés comme ingénieurs, chimistes ou mécaniciens, aux travaux d'installation de la nouvelle usine. Depuis plus d'un an ils habitent ici, privés de toute distraction, consacrant avec courage leurs talents et leur jeunesse à un travail de tous les instants. En prenant congé d'eux, fort avant dans la soirée, il me semble que je quitte une seconde fois la France et que mon voyage sérieux ne commence qu'à cet instant. En effet, c'est demain matin que je passerai la frontière d'Asie. Qui sait maintenant quand il me sera donné de rencontrer un compatriote!

Je reprends, pour retourner à la station, mon affreux chemin de rondins de la veille; à une heure et demie du matin, je monte dans le train pour Ékaterinbourg (372 kilomètres), où j'arriverai ce soir, à cinq heures. Le jour commence à poindre et me permet de me rendre compte des ravages occasionnés par l'incendie. A Vievsviatskaia, les bâtiments de la gare sont entièrement

brûlés; un dépôt de 20000 mètres cubes de bois, destiné au chauffage de la locomotive, n'est plus qu'un amas de cendres. Toute la contrée était couverte de magnifiques forêts de pins; le feu vient de les dévaster; on ne voit partout que des troncs noircis et fumants. Bien que le chemin de fer soit isolé de la forêt par deux larges bandes de terrain nu, la violence de l'incendie était telle, que les flammes, se propageant à l'aide des herbes sèches, ont franchi la voie, et consumé en plusieurs endroits les traverses que l'on a dû remplacer.

A sept heures et demie, nous arrivons à la station d'Europeiskaia. On déjeune à la gare suivante, Ouralskaia. C'est ici le point de partage des eaux, et par conséquent la limite entre l'Europe et l'Asie. Mon baromètre anéroïde indique une altitude de 600 mètres; mais, comme depuis longtemps on s'est élevé insensiblement, le passage de l'Oural ne donne nullement au voyageur la sensation que fait éprouver ordinairement la traversée d'une chaîne de montagnes. On redescend ensuite, mais toujours en pente douce, et sans avoir recours à aucun tunnel, zigzag ou viaduc, jusqu'à la station d'Asie, Asiatskaia. Le sol s'abaisse; des pâturages, enclavés dans les bois, commencent à se montrer; puis on arrive à Kouchva, petite ville de 8000 habitants, aux environs de laquelle on exploite des filons de quartz aurifère.

D'après l'importance donnée sur les cartes d'Europe à la chaîne de l'Oural, qui s'étend du nord au sud en ligne presque droite, sur une longueur de plus de 2000 kilomètres, on serait en droit de s'attendre à quelque chose de grand. Mais il n'en est rien. La partie nord, entre l'océan Glacial et le gouvernement de Perm, est la moins connue et aussi la plus élevée. Cependant son point culminant atteint à peine 1850 mètres, et nulle part on ne rencontre de glaciers. La partie centrale s'abaisse, formant

une brèche naturelle entre l'Europe et l'Asie; on ne peut guère la considérer que comme une large ondulation, dont le niveau moyen, au sommet, varie entre cinq et six cents mètres. Au sud le terrain se relève un peu; du côté d'Orenbourg, c'est une contrée pastorale dont l'altitude ne dépasse pas 1000 mètres.

La voie ferrée se dirige maintenant au sud, à travers les immenses propriétés du prince Demidoff. Nous arrivons bientôt à Nijni-Tagilsk, centre considérable d'exploitations métallurgiques et ville importante, agréablement située sur les bords d'un petit lac, d'où sort la rivière Toura. La montagne à laquelle est adossée la cité a cela de remarquable qu'elle est entièrement composée de fer magnétique, de sorte que l'exploitation se fait avec la plus grande facilité, à ciel ouvert, au moyen de gradins et de terrasses; le minerai, chargé sur place, est conduit sans transbordement à la fournaise. Sa richesse n'est pas moindre de 70 pour 100; le fer est d'une qualité excellente et peut rivaliser avec celui de Dannemora, en Suède. Près de là, existe une mine de cuivre dont le rendement en métal est de 5 pour 100. C'est dans cette dernière mine que se trouvent les célèbres gisements de malachite, dont les produits ont été si admirés à nos diverses expositions universelles. Le précieux minéral, acheté sur les lieux, vaut de 6 à 60 francs le kilogramme, selon la taille de l'échantillon et sa qualité. Je tiens tous ces détails d'un Anglais, employé dans les usines du pays. Voyant que j'étais étranger, il s'était assis près de moi et avait entamé la conversation, se plaisant à me donner des renseignements sur la contrée qu'il habitait depuis plusieurs années. Ce n'est pas la première fois que j'ai été à même d'observer que, hors de chez eux ou de leurs colonies, les Anglais sont en général bien plus communicatifs. Pendant que nous causons ainsi, ses amis et com-

pagnons russes charment leurs loisirs en croquant des bonbons, tout en buvant force petits verres de cognac.

Le temps se passe ainsi assez rapidement. Le pays que nous traversons me paraît plus riche et plus peuplé que sur le versant européen. Cependant il y a peu de cultures ; on voit que la population est essentiellement industrielle, et adonnée surtout à l'exploitation des mines. Le chemin de fer se dirige maintenant au sud, à travers une forêt presque continue, et parallèlement à la ligne des forêts de l'Oural. Ce n'est pas à proprement parler un pays de montagnes, mais simplement un terrain ondulé, parsemé d'étangs et de petits lacs, et coupé de nombreux cours d'eau. Les incendies ont reparu et flambent encore à divers points de l'horizon. Les stations du chemin de fer, élégamment construites en bois verni et découpé, de pur style russe, contribuent à l'ornement du paysage.

Depuis Nijni-Tagilsk, presque toute la contrée appartient au prince Demidoff, qui possède là des richesses incalculables et encore inexploitées en majeure partie.

A la gare d'Ékaterinbourg, un rapide drojki me conduit à l'hôtel d'Amérique ; mes bagages arriveront par un second drojki, sous la conduite d'un employé de chemin de fer, système russe peu économique, car je paie plus du double pour avoir la satisfaction d'arriver cinq minutes plus tôt. On m'avait assuré qu'à cet hôtel, d'assez bonne mine du reste et le meilleur de la ville, tout le monde parlait français, mais il n'en était rien ; personne ne comprenait une autre langue que le russe. Plus tard, j'appris à n'accepter que sous bénéfice d'inventaire les renseignements que l'on me donnait. Les Russes ne doutent de rien, et, quand il s'agit de leur pays, sont toujours disposés à voir tout en beau. Si on les écoutait, tout serait pour le mieux dans la meilleure des Sibéries. Je finis cependant par obtenir une chambre assez convenable ; mais pour le

dîner ce fut plus difficile. Le garçon me remit la carte des plats, naturellement tout à fait inintelligible pour moi. Ne pouvant choisir en connaissance de cause, je m'en rapportai au hasard et, sans dire un mot, je désignai du doigt un hiéroglyphe quelconque. Après une demi-heure d'attente, pendant laquelle j'eus tout le temps d'examiner à loisir un rocher artificiel dressé au milieu de la table, véritable monument fabriqué avec toutes sortes de minéraux de l'Oural disposés de manière à former un paysage en miniature, on m'apporta un cochon de lait tout entier, assaisonné de raifort et de crême aigre, mets très estimé en ce pays. La coutume est de servir, même pour une seule personne, des portions énormes, de sorte que, si la cuisine russe est variée, comme on serait porté à le croire d'après la longueur de la carte, en réalité le menu des repas est beaucoup plus simple.

L'arrivée d'un voyageur, parlant une langue étrangère, avait fait sensation dans l'hôtel. Dans une pièce voisine de la salle à manger, des officiers jouent au billard. L'un d'eux s'approche et engage avec moi la conversation en mauvais français; mais, dit-il, sa femme est de *Piter* (nom familier que les Russes donnent à Saint-Pétersbourg) et parle très bien ma langue. Il m'invite à prendre le thé dans sa chambre, et me présente à sa jeune femme qui, avec beaucoup de grâce, consent à me servir d'interprète auprès du maître d'hôtel. M. Fabre m'avait donné à Perm une lettre pour son collègue d'Ékaterinbourg, M. Clerc, professeur au collège de la ville. On m'indiqua son adresse. J'allai le trouver; il me reçut avec beaucoup de cordialité; nous passâmes le reste de la soirée à causer, et nous prîmes rendez-vous pour le lendemain. M. Clerc est né dans la Suisse française; il habite depuis longtemps Ékaterinbourg, où il

enseigne la langue française ; travailleur infatigable, savant distingué, il consacre à l'étude de la flore de l'Oural tous les loisirs que lui laissent ses devoirs professionnels.

Ékaterinbourg, fondée par Pierre le Grand en 1723 et achevée par Catherine Ire qui lui donna son nom, est aujourd'hui une importante cité, commerçante et industrielle, d'une population de 35 000 habitants. C'est la capitale d'un district renommé pour sa richesse minéralogique et métallurgique. Bien qu'appartenant géographiquement à l'Asie, elle fait partie politiquement du gouvernement de Perm. Ses nombreux édifices publics, les élégantes maisons de pierre de ses riches négociants, lui donnent un aspect plutôt européen qu'asiatique. Dans tous les pays du monde elle pourrait passer pour une belle ville. Inutile d'ajouter qu'elle couvre une immense étendue de terrain, grâce à ses rues démesurément larges et à ses vastes places. Partout, dans l'empire russe, nous retrouvons la même méthode appliquée à la construction des villes. Ékaterinbourg n'est pas bâtie sur une plaine, mais sur un sol légèrement ondulé, dernier ressaut de l'Oural. De grandes églises, édifiées sur les points les plus élevés, offrent d'imposantes perspectives. La rivière Iset, affluent du Tobol, forme, au milieu de la ville, un petit lac entouré de bois, de prairies, de jardins et de jolies habitations, et s'écoule ensuite, faisant mouvoir sur son passage des moulins et des usines. La ville est le siège de la direction générale des mines, à laquelle sont annexés un laboratoire chimique et une fonderie d'or ; elle renferme un hôtel de la Monnaie, un observatoire magnétique et météorologique fondé en 1836, et enfin plusieurs fabriques de draps, de savons, de bougies et de produits chimiques.

Bien qu'Ékaterinbourg soit située à 3 degrés plus au



Ékaterinbourg.

sud que Saint-Pétersbourg, son climat est plus rigoureux que celui de la capitale. La température du mois le plus froid est de — 16°,5; celle du mois le plus chaud de + 17°,5; la moyenne de l'année entière, de 0°,6 seulement. On doit en chercher la cause dans son altitude, qui est de 270 mètres au-dessus du niveau de la mer; un autre motif, c'est que la Sibérie, éloignée des océans tempérés et, par suite, douée d'un climat essentiellement continental, est toujours plus froide à latitude égale que la Russie européenne.

Le 27 mai, dans la matinée, M. Clerc vient me prendre à l'hôtel et nous sortons en drojki. Ma première course est pour la poste où je trouve des lettres de ma famille, arrivées de France en treize jours. Le temps est redevenu très froid. Un vent glacial souffle du nord, et je grelotte sous mes légers vêtements. Cependant, il y a quelques jours, il faisait très chaud. On est exposé ici, comme dans toute la Sibérie, à de brusques variations de température chaque fois que le vent vient à changer. Tout le monde est encore vêtu comme en hiver. Mon compagnon, qui est enveloppé, de la tête aux pieds, de chaudes fourrures, me conseille d'acheter une pelisse et me conduit à cet effet chez plusieurs marchands; mais ces derniers sont très mal approvisionnés. Ce n'est pas à cette époque de l'année que l'on fait ces sortes d'acquisitions; aussi je ne trouve rien à ma convenance. D'ailleurs, pour avoir quelque chose de bon et de bien fait, il faut en faire la commande à l'avance, et, pour cela, le temps me manque. Je m'en console en songeant que nous touchons au mois de juin, et je me berce de l'illusion que le printemps ne saurait tarder à se montrer.

Nous visitons, dans le bazar, plusieurs magasins où l'on peut se procurer, à des prix peu élevés, toutes sortes d'objets en pierres dures, cristal de roche, malachite,

lapis-lazuli, aigue-marine, chrysolithe, tourmaline, rhodonite, néphrite, sélénite, ophite et cent autres espèces de minéraux dont on peut acheter des collections toutes classées. L'un des plus curieux est l'alexandrite, minéral récemment découvert et encore peu connu dans l'Europe occidentale. Il offre cette singularité que sa couleur, naturellement verte comme celle de l'émeraude, prend celle du rubis, si l'objet est exposé à la lumière artificielle. Toutes ces pierres sont façonnées en forme de presse-papiers, de cachets, de petites croix, de boutons et autres menus objets de fantaisie. J'admire aussi de grandes pièces en relief parfaitement exécutées et dans le travail desquelles l'ouvrier russe s'est élevé à la hauteur d'un véritable artiste. Je crois avoir déjà dit que nulle contrée n'est aussi riche en minéraux que la région de l'Oural, et particulièrement son versant oriental. M. Malakhoff, ingénieur des mines, en a dressé le catalogue, avec l'indication des lieux de provenance. Le seul arrondissement d'Ékaterinbourg en renferme cent quatre espèces différentes.

Nous allâmes rendre visite à M. Loutchine, directeur de la taillerie de pierres précieuses du gouvernement. L'usine est mise en mouvement par les eaux de l'Iset qui forment une chute très puissante, à leur sortie du petit lac dont j'ai parlé plus haut. On y travaille principalement le jaspe et la rhodonite, dont plusieurs énormes blocs sont exposés dans une cour. Il n'en sort que de grandes pièces, exclusivement destinées à l'ornement des palais impériaux. Cette fabrique, de construction ancienne, paraît maintenant délaissée ; à l'époque de mon passage, dix ouvriers seulement y étaient employés.

M. Clerc me conduisit ensuite au siège de la *Société ouralienne des amateurs de sciences naturelles*, dont il est un des membres les plus actifs. Dans le même

local se trouvent une bibliothèque, un petit musée d'antiquités trouvées aux environs et des collections d'histoire naturelle. Ékaterinbourg est une des villes les plus avancées de l'empire russe, au point de vue de l'instruction publique. Dans les villages, les maisons d'école, quand elles ne font pas absolument défaut, ce qui est le cas le plus ordinaire, sont tout à fait insuffisantes; mais les villes sont mieux douées. On en jugera par l'énumération suivante des établissements qui existaient en 1881, dans une cité dont la population ne dépasse pas la moyenne de celle de nos chefs-lieux de départements :

1° Le *Gymnase classique*, avec 240 élèves dont 30 pensionnaires, occupant un très beau bâtiment cédé par la direction des mines et entretenu par l'État;

2° L'*École des sciences usuelles*, entretenue aux frais des États ruraux et de la ville : 150 élèves, riches collections et laboratoires;

3° Le *Gymnase des filles*, pour lequel on a construit un véritable palais, aux frais de la ville et des États ruraux, et avec l'aide de nombreuses souscriptions particulières: 450 élèves, plusieurs classes parallèles, classes supplémentaires pédagogiques livrant, chaque année, une vingtaine d'institutrices diplômées pour les écoles inférieures et moyennes;

4° L'*École des mines*, entretenue par l'État: 60 élèves, cours pratiques, riches musées et collections;

5° L'*École de district*, entretenue par l'État : 150 élèves;

6° Une école préparatoire pour le séminaire ecclésiastique, entretenu par l'État et l'Église : 120 élèves;

7° Une école d'arrondissement des mines entretenue par l'État : 80 élèves, cours correspondant à ceux d'une bonne école primaire;

8° Une école pour les filles d'ecclésiastiques, au grand monastère des femmes ;

9° 12 ou 15 écoles primaires, aux frais de la ville ; les deux sexes séparés pour les grands, réunis pour les petits ;

10° Un pensionnat particulier et plusieurs jardins d'enfants.

Voilà une liste assez respectable pour une cité à demi sibérienne. Malgré son aridité, je n'ai pas cru inutile de la transcrire ici textuellement. Ajoutons que je dois ces renseignements techniques à l'obligeance de M. Clerc.

CHAPITRE V

D'ÉKATERINBOURG A TIUMEN

27-30 mai.

Départ d'Ékaterinbourg. — Premier voyage en tarantass. — La Sibérie occidentale. — Tiumen. — L'hôtel Solovieff. — Une soirée au club et un déjeuner en Sibérie.

En 1861, la Russie ne comptait que 2000 kilomètres de chemins de fer ; seize ans plus tard, 20 000 kilomètres étaient en exploitation; mais, depuis la dernière guerre de Turquie et les attentats nihilistes, cette activité s'est considérablement ralentie. Aujourd'hui on se borne à achever les lignes commencées, sans en entreprendre de nouvelles. Pourtant la voie ferrée qui réunirait Ékaterinbourg à Tiumen, tête de ligne de la navigation fluviale sibérienne, serait de la plus grande utilité. Ce prolongement nécessaire du chemin de fer de Perm est indiqué par la force des choses ; il mettrait en communication directe le bassin du Volga avec celui de l'Ob. Sa construction serait peu coûteuse et n'offrirait aucune difficulté. Les études en sont faites depuis longtemps ; sa longueur n'est que de 320 kilomètres ; partout le terrain est plat, et on n'aurait à traverser que des cours d'eau sans importance. D'autre part, on peut être assuré d'un trafic considérable ; car cette grande route de la Chine et de la Sibérie centrale est incessamment

parcourue par les caravanes des marchands. Il est évident que, lorsque les circonstances permettront à la Russie de rentrer dans la voie des grands travaux publics, ce chemin de fer sera l'un des premiers qui seront exécutés.

En attendant ce jour plus ou moins éloigné, je me trouvais dans la nécessité, pour continuer mon voyage, d'employer un nouveau mode de locomotion. La vapeur m'avait amené sans interruption jusqu'ici. Sur les 5930 kilomètres qui me séparaient de Paris, j'en avais franchi 3940 en chemin de fer et 1990 en steamer. Maintenant, il me fallait recourir à la route de terre et aux chevaux de la poste.

Il n'existe pas de voitures publiques en Sibérie. Le gouvernement entretient, sur les routes principales, des maîtres de poste qui sont chargés de fournir des chevaux aux voyageurs. Ceux-ci doivent d'abord se munir d'un *podorojné*, ou permission qui leur est délivrée par la police moyennant un prix proportionnel à la distance. Cette pièce doit être gardée avec le plus grand soin, car il faudra l'exhiber à chaque station. Plusieurs personnes peuvent prendre place dans la même voiture ; il suffit qu'une seule justifie d'un *podorojné*. La poste fournit aussi, pour ceux qui n'ont pas leur propre équipage, de petites charrettes sans ressorts ou *pérékladnaya*. Les stations sont échelonnées à des distances de 20, 25 et même 30 verstes. Les chevaux sont livrés d'après un tarif déterminé, généralement modéré ; le prix en est le même, quel que soit le nombre des voyageurs prenant place dans la voiture.

Pour qui arrive d'Europe et n'a pas encore fait connaissance avec la poste russe, le trajet d'Ékaterinbourg à Tiumen, 310 verstes (331 kilomètres), paraît chose assez sérieuse. Mais pour un Sibérien, habitué dès son enfance

à franchir d'une seule traite d'énormes distances, ce n'est qu'une simple bagatelle ; d'autant plus que, cette route étant très fréquentée, les maîtres de poste ont intérêt à entretenir, pour les louer aux particuliers, un nombre de chevaux bien supérieur à celui qui est exigé par les règlements administratifs, de sorte qu'on est à peu près assuré de n'en jamais manquer. Enfin, moyennant quelques roubles de plus, ils vous fournissent aussi une voiture et s'engagent à tenir des chevaux prêts à tous les relais de la route.

En me conduisant à la maison de poste, M. Clerc m'avait donné tous ces renseignements ; de plus, le *smotritiel* (maître de poste) nous apprend qu'à l'hôtel où je suis logé se trouve un voyageur désirant partir le plus tôt possible, et cherchant, selon la coutume russe, un compagnon de voyage. Il n'y a pas de temps à perdre si je veux profiter de l'occasion. Je retourne immédiatement à la maison, je m'informe, je me présente chez le voyageur en question et j'ai le plaisir de reconnaître en lui M. Meyer, inspecteur d'une compagnie d'assurances de Saint-Pétersbourg, dont j'avais fait la connaissance, quelques jours auparavant, à Perm, chez M. de Richemont. De nationalité allemande, mais né à Odessa, M. Meyer parle indifféremment le russe et l'allemand ; en outre, avantage précieux pour moi, il s'exprime très facilement en français. Il m'accepte aussitôt comme compagnon de voyage, et nous convenons de partir le soir même, à huit heures. Décidément, pour mes débuts en Sibérie, j'ai une véritable chance !

En voyant épars dans sa chambre une multitude de caisses, de paniers, de sacs de toute forme et de toute grandeur, des amas de fourrures, de tapis, d'oreillers et de cordes, je me demandais comment tout cela pourrait tenir dans un seul équipage. Heureusement que, pour ma

part, j'ai peu de chose : une malle de moyenne grandeur, une valise, un petit sac, un coussin et une seule couverture composent tout mon bagage. Mon futur compagnon me rassure ; il a l'habitude de voyager en poste, et il m'affirme que non seulement tout tiendra, mais encore que nous serons très bien. Malgré cette assurance, j'ai hâte de voir la fameuse voiture qui doit opérer ce prodige.

Un peu avant l'heure fixée pour le départ, le *tarantass* que M. Meyer a loué au maître de poste pour le voyage de Tiumen, vient prendre place devant l'hôtel, et nous procédons à l'opération compliquée du chargement des bagages. J'examine avec curiosité le singulier véhicule que j'ai sous les yeux. La voiture sibérienne nommée *tarantass* se compose d'un chariot à quatre roues sur lequel on a adapté la caisse destinée à contenir les voyageurs et les bagages. Il n'existe pas de ressorts ; sur six ou huit pièces de bois cylindriques, longues et flexibles, repose la caisse elle-même. Tout le système est supporté par deux trains ; plus l'intervalle qui les sépare est grand, plus la voiture est commode. Un bon *tarantass* doit avoir au moins trois mètres d'écartement entre les deux essieux. Il n'y a pas de siège ; on dispose ses bagages comme on l'entend au fond de la voiture, de manière à former, soit une banquette pour le jour, soit un lit pour la nuit. On comble les vides avec de la paille et on étend par-dessus le tout des peaux de mouton, des coussins et des couvertures. Sur le devant est pratiqué un siège grossier pour le cocher ; à la rigueur une autre personne peut prendre place à ses côtés. Une capote en cuir se relève et s'abaisse à volonté, et un large tablier protège la partie antérieure ; en cas de mauvais temps, d'épais rideaux, glissant sur une tringle, établissent une fermeture complète.

M. Clerc assiste à nos derniers préparatifs de départ. Il me remet une lettre pour un de ses amis, le docteur Fritche, directeur de l'observatoire de Pékin, et me souhaite bon voyage. Je lui serre la main en le remerciant de la bonne journée qu'il m'a fait passer, et nous partons au galop de nos trois chevaux attelés de front, celui du milieu ayant l'encolure surmontée d'un arceau auquel sont suspendues trois clochettes qui font entendre leur joyeux tintement[1]. Le *tarantass* est assez large pour contenir trois personnes et nous ne sommes que deux; la route est bonne; les bagages ont été convenablement arrimés sous la direction expérimentée de mon compagnon, de sorte que je me trouve bien mieux que je ne m'y attendais. J'avais entendu dire tant de mal des voitures sibériennes que j'étais tout surpris d'être à peu près à mon aise. A cette sensation s'ajoutait la satisfaction de voir se réaliser, une fois de plus, un projet conçu dès longtemps par mon humeur voyageuse. Ce pays qui me paraissait autrefois inabordable, je le tenais enfin; je l'avais là, sous mes yeux. Ce n'était pas un rêve; je courais bien réellement sur les grands chemins de la Sibérie. Un voyageur français[2] qui m'avait précédé de quelques années sur la même route, avait terminé son récit, du reste fort intéressant, par ces trois mots : « N'allez pas là. » Et cependant j'y allais; sa conclusion, laconique autant que peu encourageante, ne m'avait pas arrêté. Mais il parlait d'un voyage accompli en plein hiver; moi, je partais au début de la belle saison et j'espérais mieux.

Nos bons petits chevaux sibériens ralentissent à peine leur allure pendant toute la durée de cette première étape,

1. Ces sonnettes sont indispensables la nuit pour éviter les collisions. Il n'est jamais question, bien entendu, de lanternes ni d'éclairage d'aucune sorte.

2. Victor Meignan, *De Paris à Pékin par terre.*

qui est de 26 verstes et que nous franchissons en moins de deux heures et demie. Le temps de prendre un verre de thé à la station, tandis qu'on attelle une nouvelle *troïka*, et nous repartons du même train. Cependant le froid est devenu très vif et me pénètre, bien que j'aie sur moi à peu près toute ma garde-robe. C'est qu'il me manque un vêtement essentiel, celui que tout le monde, riche ou pauvre, officier ou simple moujik, porte en ce pays, la pelisse, et que, vu la saison où je me trouvais, je n'avais pas cru devoir me procurer. J'envie le sort de notre *yemstchik* (cocher de la poste) qui, lui du moins, est chaudement enveloppé dans une peau de mouton. Ma couverture elle-même est insuffisante à me réchauffer. Par bonheur M. Meyer avait une ample provision de fourrures qu'il mit à ma disposition ; sans cette heureuse circonstance, j'aurais eu fort à souffrir du froid pendant cette première nuit.

Le lendemain à neuf heures, après avoir changé quatre fois de chevaux et franchi le tiers de la route, 104 verstes, nous arrivons à la petite ville de Kamychloff, où nous trouvons à déjeuner à la station. Nous profitons de ce temps d'arrêt pour opérer, dans l'agencement de nos bagages, quelques modifications nécessaires et transformer en une sorte de banquette, notre lit de la nuit. A onze heures, nous repartons à toute vitesse. La route traverse un pays fertile et bien cultivé. La terre est grasse et noire : pas une pierre, pas un caillou ; ce sont des champs de seigle, orge et avoine, entrecoupés de bouquets de bois et d'immenses pâturages où paissent de grands troupeaux. Le bouleau est à peu près la seule essence forestière de la contrée. Il disparaît aux alentours des lieux habités ; là, point de jardins, pas un seul arbre. Les villages se succèdent à des intervalles assez rapprochés, mais toujours empreints d'un caractère d'uniformité dé-

solante. Partout ce sont les mêmes maisons de bois en rondins, la même église badigeonnée de blanc, aux toits verts et à la coupole métallique. Le bétail, en quête de nourriture, erre à l'abandon dans les rues interminables, larges et droites. Des cochons efflanqués, semblables à des sangliers, à la tête énorme, au dos arqué, au poil jaune et hérissé, paissent l'herbe et se vautrent dans la fange des fossés. L'aspect de ces villages est d'une tristesse navrante. Point d'enfants jouant bruyamment, point de causeries sur le devant des portes; çà et là quelque passant isolé, toujours grave et silencieux.

La campagne, au moins, est égayée par une verdure printanière. Le feuillage naissant des bouleaux fait plaisir à voir. Une double avenue, plantée d'arbres centenaires, ménage de chaque côté de la route un sentier pour les piétons, du reste bien rares, car personne ici ne voyage à pied. Nous rencontrons souvent de longues files de charrettes à un seul cheval, dirigées par un petit nombre d'hommes. Elles se maintiennent toujours en colonne serrée par un moyen bien simple, mais cependant curieux; derrière chaque voiture est attaché un sac dont l'ouverture est maintenue béante par un cercle en bois; le cheval, habitué à y trouver sa pitance, est naturellement attiré vers la voiture qui le précède, d'autant plus que la mangeoire est profonde et qu'il reste toujours quelques poignées d'avoine au fond du sac.

Le terrain est légèrement ondulé; la route ne se dirige pas toujours en ligne droite. Nous croisons une troupe de soldats qui viennent d'escorter un convoi de déportés. Un peu plus loin, à l'entrée d'un village, nos chevaux, probablement habitués à conduire des prisonniers, s'écartent brusquement du grand chemin, et, malgré les efforts du cocher, franchissant au galop fossés et fondrières, ne s'arrêtent que devant la porte de la prison

d'étape. Dans cette course effrénée tout autre véhicule se serait infailliblement brisé ; mais pour un tarantass il n'y a là rien que d'ordinaire.

Markovskaia, dernière station appartenant au gouvernement de Perm, est à 200 verstes d'Ékaterinbourg. Nous y arrivons dans la soirée et nous sommes heureux d'y trouver pour dîner, des œufs durs, une soupe à la viande et une bouteille de kvas. Au delà de ce village, près du poteau indiquant la onzième verste, se dresse la borne frontière du gouvernement de Tobolsk : c'est l'Asie qui commence officiellement ; nous voici bien cette fois en Sibérie.

La Russie asiatique, limitée du côté de l'Europe par l'Oural et la mer Caspienne, se divise en trois grandes régions : le Turkestan ou Asie centrale, la Sibérie occidentale et la Sibérie orientale. Ces deux dernières, dont j'aurai seulement à m'occuper, constituent tout le nord de l'Asie et une bonne partie du centre, avec une superficie de 13 250 000 kilomètres carrés bien supérieure à celle de l'Europe[1] entière y compris ses îles, et égalant vingt-cinq fois celle de la France. La Sibérie seule forme environ le tiers de l'Asie ; mais sa population est loin d'être en rapport avec son immense étendue. Tandis que l'empire russe compte 100 millions d'habitants, la Sibérie, qui forme les quatre septièmes de sa surface totale, n'entre que pour 5 700 000 dans ce chiffre, et pour 4 millions seulement, si l'on en sépare les districts rattachés politiquement à l'Europe ; ce qui, dans ce dernier cas, donne une moyenne inférieure à 1 habitant pour 3 kilomètres carrés, alors qu'en France

1. D'après les récents calculs de M. Strelbitsky, général d'état-major russe, la superficie de l'Europe est de 10 010 486 kil. carrés ; celle de la France, de 533 479 kil. carrés.

cette moyenne est deux cents fois plus considérable. Omsk est actuellement la capitale de la Sibérie occidentale, qui se divise en quatre provinces : Akmolinsk et Semipalatinsk au sud, limitrophes des possessions de l'Asie centrale, Tomsk à l'est et Tobolsk au nord. Cette dernière est la plus considérable, car elle s'étend jusqu'aux confins de la mer Glaciale.

Après avoir passé la frontière entre les gouvernements de Perm et de Tobolsk, nous traversons une belle forêt de sapins qu'un incendie est en train de dévaster. Les bords de la route sont toujours dégagés sur une centaine de mètres de chaque côté. Cette précaution n'est pas inutile. Au moment de notre passage, le feu faisait rage sur la lisière de la forêt. Nous n'aurions pu continuer notre route, si un vaste espace libre n'avait pas maintenu l'incendie à une certaine distance, en lui opposant une barrière infranchissable. Comme il fait déjà nuit, ce spectacle est imposant et terrible. Le yemstchik, du reste, ne s'en montre nullement ému; depuis plusieurs jours, paraît-il, le fléau poursuit tranquillement sa marche, sans que personne ait essayé de le combattre : le feu ne s'éteindra que si la pluie vient à tomber.

Cette dernière partie de la route laisse beaucoup à désirer. Le chemin est à peine tracé, large et poussiéreux; on s'en écarte souvent pour éviter les ornières trop profondes, et l'on s'engage à travers champs et pâturages, mais sans jamais ralentir l'allure des chevaux. Des soubresauts violents, des oscillations continuelles m'empêchent de dormir. Il fait encore très froid cette nuit. En revanche l'intérieur des maisons de poste, où nous descendons à chaque relai pour prendre le thé, est chauffé à outrance. On y étouffe littéralement; car jamais les Sibériens n'ouvrent leurs fenêtres. Du reste, il y a une bonne raison

pour cela ; elles sont doubles, calfeutrées avec soin, et scellées à la muraille. On a parfois ménagé un carreau grand comme la main, avec charnière, mais je n'en ai pas encore vu un d'ouvert.

Malgré le mauvais état des chemins, nous n'avons pas perdu de temps pendant cette seconde nuit, et nous approchons rapidement du terme de notre voyage. Le jour naissant nous montre un pays plat, bien cultivé aux alentours des villages, avec des bois de bouleaux dans les endroits humides. Le dernier relai étant de 31 verstes, on nous donne un cheval de plus, sans augmentation de prix. Enfin, après avoir traversé une lande sablonneuse qui oblige nos chevaux à ralentir leur allure, nous arrivons à Tiumen. Il est cinq heures du matin ; en trente-trois heures nous avons franchi une distance de 310 verstes (331 kilomètres), y compris les temps d'arrêt aux douze stations de la route. Pour cela nous avons payé en tout 50 roubles (125 francs). La dépense eût été la même pour un seul voyageur.

Notre tarantass est entré au galop de ses quatre chevaux attelés de front, dans la cour de l'hôtel Solovieff. Pendant que M. Meyer frappe sans succès à plusieurs portes afin de réveiller les gens de la maison, je considère l'établissement. Le résultat de ce premier examen n'est nullement en sa faveur. C'est une construction en bois et briques à un seul étage. Le badigeon éraillé laisse à découvert de profondes crevasses ; le portique grec, qui a la prétention d'en orner la façade, s'incline sur le côté et ne trouve qu'un soutien précaire dans une demi-douzaine de colonnes disjointes et hors d'aplomb. Cependant mon compagnon a fini par mettre la main sur un domestique qui dormait tout habillé dans une écurie. Ce dernier nous introduit, d'un air maussade, dans une première pièce, où nous devons enjamber, pour nous

rendre à nos chambres, cinq ou six dormeurs étendus sur le plancher.

L'intérieur correspond en tout point à l'extérieur : les tentures sont en lambeaux, les meubles disloqués et d'apparence sordide. Mon premier soin est de demander de l'eau et des serviettes; mais je ne puis, après une longue attente, obtenir autre chose qu'un torchon sale et une cuvette graisseuse, dans le fond de laquelle croupit un liquide jaunâtre. Dans un angle obscur, un cadre étroit simule un lit, meuble suspect, garni d'une étoffe trouée en maints endroits par les bottes des voyageurs, et dont la couleur primitive a depuis longtemps disparu sous les taches. Cependant tout cet ameublement en guenilles vise évidemment au luxe. Dans ma seule chambre, assez grande du reste, je ne compte pas moins de deux tables à jeu, dix chaises, quatre fauteuils et deux canapés; mais, dans le nombre, combien d'invalides ! Désireux de compléter ma nuit, j'étends ma couverture sur celui de mes divans qui m'inspire le plus de confiance et je cherche un sommeil dont j'ai grand besoin, mais bien inutilement, car les mouches et peut-être aussi d'autres insectes me dévorent. Pour comble d'ennui, impossible de renouveler l'air; les fenêtres sont condamnées, ce qui explique comment il se fait que, malgré le froid du dehors, les mouches pullulent dans l'intérieur des appartements. Ce taudis infect ne me coûtera cependant pas moins de deux roubles et demi par jour. On m'a dit qu'il y avait un autre hôtel à Tiumen ; mais il paraît, chose invraisemblable, qu'il est encore plus mauvais que celui-ci ; aussi commencé-je à comprendre pourquoi les Russes ont l'habitude de voyager jour et nuit, ne s'arrêtant en route que lorsqu'ils ne peuvent faire autrement. Pourtant je suis dans une ville de 20000 âmes, très commerçante, et où affluent les voyageurs; point de convergence de

plusieurs routes très fréquentées, et tête de ligne de la principale voie de navigation de la Sibérie!

Malgré toutes ces petites misères, je suis satisfait; car ma première épreuve du tarantass a réussi mieux que je ne l'espérais. En somme je n'ai pas perdu de temps; je suis venu de Saint-Pétersbourg ici (3434 kilomètres) en deux semaines, et je viens d'apprendre que le bateau de Tomsk partira demain soir. En outre, j'ai eu la chance de trouver un compagnon de voyage parlant français et, ce qui est l'essentiel, je me sens bien portant et plein de confiance dans l'avenir.

Vers neuf heures, réconforté, je ne dirai pas par une tasse, mais par plusieurs verres de thé, selon la coutume russe, je me mets en devoir de visiter la ville. En sortant de l'hôtel, je me trouve sur les bords de la Toura. La berge, très escarpée, s'élève à 25 mètres au-dessus de la rivière, dont le courant est si peu sensible que j'ai peine à en reconnaître la direction. Tiumen existait déjà à l'époque de l'arrivée des Russes dans le pays, en 1586. C'est aujourd'hui, au point de vue commercial et industriel, la plus importante cité de la Sibérie occidentale. Elle possède un atelier de construction de machines à vapeur, dirigé par des ingénieurs anglais, une fonderie de cloches, plusieurs tanneries et beaucoup d'autres usines dont le nombre s'accroît chaque année. On fabrique dans les environs des tapis très estimés, une quantité considérable de charrettes, de traîneaux et aussi toutes sortes d'ustensiles de ménage en bois, tels que cuves, seaux, baquets, pelles, ainsi que des cordes en écorce de tilleul. En outre, il s'y tient des foires annuelles très fréquentées.

Tiumen est également bien partagé sous le rapport de l'instruction publique. Le monument le plus remarquable de la ville est le gymnase (*réalnoé outchilitché*)

ou école des sciences usuelles. Ce magnifique établissement a été fondé, en 1879, par le maire Podaronieff, riche marchand qui a dépensé pour sa construction une somme de 500 000 francs. En reconnaissance de ce don princier le gouvernement lui a décerné le titre de « citoyen honorable héréditaire », ce qui lui donne le droit de transmettre à ses enfants, en même temps que sa qualité, les privilèges qui y sont attachés. Indépendamment de sept autres écoles d'État, de district ou de paroisse, il y a aussi, pour les filles, un progymnase [1], comprenant 160 écolières.

En résumé, la ville de Tiumen n'offre au touriste qu'un intérêt médiocre, et m'a paru bien inférieure à Ékaterinbourg. Après en avoir parcouru les rues principales et rendu visite à un grand bazar assez bien approvisionné de marchandises, je reprenais tranquillement le chemin de l'hôtel, lorsque tout à coup je m'entendis rudement interpeller par un marchand, assis sur le seuil de sa boutique. Cet homme paraissait fort en colère et roulait à mon intention des yeux furibonds. Naturellement je ne saisissais pas un mot de son discours, mais à ses gestes je devinai qu'il en voulait à un bout de cigare que je mâchonnais entre mes lèvres. Je m'approchai en souriant et je lui fis constater que le corps supposé du délit était éteint. Malgré cette démonstration éclatante de mon innocence, l'irritation du susdit boutiquier était si grande qu'il se retira en maugréant, et me ferma violemment sa porte au nez. La crainte perpétuelle des incendies a fait adopter en Russie les mesures les plus sévères. Il y a quelques années, il était défendu de fumer

1. On appelle, en Russie, *progymnase* un établissement d'éducation qui n'a que quatre classes inférieures, tandis que le *gymnase* en a huit. Le *progymnase* correspond à peu près à nos petits collèges, et le *gymnase* à nos lycées.

dans les rues de Saint-Pétersbourg; aujourd'hui cette interdiction est levée dans la capitale, mais elle subsiste encore dans la plupart des villes de province. Peut-être aussi mon homme appartenait-il à la secte des *raskolniks* qui ont une horreur religieuse du tabac sous toutes ses formes, et s'enfuient devant tout fumeur ou priseur, comme s'ils voyaient le diable en personne.

Dans la soirée, M. Meyer m'invite à l'accompagner au club, et me prête, pour la circonstance, une immense pelisse que j'endosse par-dessus ma redingote; car il fait grand froid, et la neige tombe par rafales. A une verste de la ville, au milieu d'un petit bois de bouleaux, se trouve ce modeste établissement, lieu de rendez-vous des fonctionnaires et des marchands. Les étrangers présentés y sont admis, moyennant une rétribution de 50 kopeks. Il se compose de trois ou quatre salles basses avec une galerie circulaire où l'on peut se promener à l'abri.

La réunion est très animée. Toute la haute société de Tiumen est là : le chef du district, les principaux officiers, les gros négociants, etc. Cette dernière qualification peut s'entendre comme on voudra; car si la plupart de ces messieurs sont notables par leur grande fortune, ils ne le sont pas moins par leur énorme corpulence, encore augmentée par une gigantesque houppelande fourrée qu'ils ne quittent même pas à l'intérieur des appartements, pas plus que leur casquette qui semble vissée sur leur tête. Chevelus, barbus, la face apoplectique et le nez fleuri, tel est le type ordinaire de ces millionnaires sibériens. Deux fois par semaine, on fait de la musique au club et les dames y sont admises. Ce soir il y a bal : un orchestre pitoyable écorche nos airs connus; on danse le quadrille français, *les Lanciers*, la valse à deux temps. Inutile d'ajouter que les dames sont en robe montante et ont conservé leur manteau. Partout on se promène

pelisse boutonnée, chapeau sur la tête et le cigare ou la cigarette à la bouche. Dans la salle à manger qui est en même temps le salon, on joue aux échecs, au whist et à d'autres jeux de cartes que je ne connais pas ; les enjeux sont élevés, les roubles papier circulent activement. Le buffet surtout est très entouré ; on y fait une grande consommation des mille hors-d'œuvre de la cuisine russe, que l'on arrose incessamment de copieuses libations, cognac, vodka et aussi vin de Champagne.

Mon compagnon me présente à M. Kolmagoroff, l'un des plus riches négociants de Tiumen, auquel je remets une lettre qui m'avait été donnée par un de ses amis de Saint-Pétersbourg. Il nous invite aussitôt à déjeuner chez lui pour le jour suivant. Malheureusement ni lui, ni aucun de ces messieurs ne parle français. On sait que je suis en route pour Vladivostok, et chacun me témoigne un intérêt sympathique qui se traduit par des offres répétées de petits verres de vin ou de liqueurs ; comme on voit que je ne comprends pas le russe, on cherche à entamer la conversation en allemand, langue très répandue en Sibérie, mais sans plus de succès ; on paraît s'étonner beaucoup de mon ignorance, et de me voir voyager dans de pareilles conditions. Enfin, après un souper assez confortable et qui m'a consolé de l'exécrable déjeuner que j'avais fait ce matin à l'hôtel, nous reprenons le chemin de la ville. Les cochers de drojki, pendant ce temps, attendent dans le jardin; je dis jardin pour parler comme les Russes, mais la vérité est que je n'y ai vu aucune fleur, ni rien qui ressemblât à un parterre ; c'est simplement un bois dans lequel on a ménagé quelques allées étroites. Il fait très froid ; ces pauvres diables ont allumé du feu en plein air et se tiennent ainsi toute la nuit, sans abri, à la disposition de leurs maîtres. Ils y sont habitués; nous serions en plein hiver,

avec 30 ou 40 degrés au-dessous de zéro, qu'il en serait de même. Il est minuit lorsque nous rentrons à l'hôtel. Le silence des rues désertes n'est troublé que par les rondes des gardiens de nuit qui, entre-choquant à des intervalles réguliers deux planchettes de bois sonore, font du bruit pour écarter les voleurs, exactement comme en Chine.

J'ai passé une bonne nuit sur un canapé, tout habillé et roulé dans ma couverture. C'est ainsi que je devrai dormir encore pendant longtemps; aussi j'en ai pris mon parti. Mais une chose à laquelle je m'habitue moins facilement, c'est le manque de tout ce qui peut servir, je ne dirai même pas à la toilette, mais à la propreté la plus élémentaire. Impossible d'obtenir un miroir quelconque, pas plus qu'une carafe d'eau potable. Ce matin, un petit garçon, aux mains et aux vêtements également sales, est venu m'apporter la même cuvette dégoûtante dont j'ai parlé hier et l'a déposée sur un escabeau qu'il portait avec lui; puis, me faisant signe d'approcher, il m'a versé sur les mains le contenu d'un vase de cuivre grand comme une bouteille; après quoi, il s'est empressé de remporter tout son appareil. Cette cuvette et ce pot-à-l'eau servent ainsi à tous les voyageurs, à tour de rôle.

A l'heure convenue, le fils de M. Kolmagoroff vient nous prendre à l'hôtel. Nous suivons d'abord la rive droite de la Toura, d'où l'on jouit d'une vue très étendue sur les plaines basses de la rive gauche. Un pont de bateaux d'un accès assez difficile, à cause de l'escarpement des talus dont on n'a pas pris soin d'adoucir la pente, traverse la Tumenka, affluent de la Toura, et conduit au faubourg où demeure notre hôte. La maison est en bois, comme toutes celles qui l'environnent, et ne s'en distingue que par de plus larges proportions. Une grande cour plan-

chéiée, bordée de communs sur les côtés, donne accès à l'habitation du maître. Ce qui me frappe le plus en entrant, c'est la multitude de fleurs, d'arbustes, de plantes tropicales et de cactus fleuris qui garnissent les appartements. L'ameublement est d'une grande simplicité ; partout on a laissé au bois sa couleur naturelle, mais il est parfaitement poli et d'une propreté irréprochable. Peu ou point de tapis ; des chromolithographies remplacent les tableaux ; sur les tables luisantes, des bronzes et des porcelaines de Chine, mêlés à d'autres produits similaires, mais beaucoup moins artistiques, de l'industrie européenne. Autour des vastes pièces, des canapés, des divans et de grands coffres aux reflets métalliques.

Le maître de la maison nous attendait au salon. C'est un homme d'environ cinquante-cinq ans, d'un extérieur affable, grand et fortement charpenté comme le sont, du reste, la plupart des Sibériens. Sa femme, respectable matrone, ne tarde pas à paraître. Malgré l'heure matinale, elle est parée d'une magnifique robe de soie, couleur bleu de ciel. Après les premiers compliments, comme j'exprime le désir de visiter la tannerie voisine de l'habitation, M. Kolmogaroff fils se présente pour m'accompagner. Grâce à M. Meyer qui me sert d'interprète, je puis recueillir des renseignements intéressants sur l'industrie qui fait la principale occupation des gens de Tiumen. Sur les 350 000 peaux qui sont tannées dans cette ville, 100 000 sortent de l'établissement que nous visitons. Il est du reste parfaitement tenu, et l'on m'y fait remarquer plusieurs machines récemment inventées en Amérique. La peau crue se paie cinq roubles ; manufacturée, elle se vend de sept et demi à dix roubles. M. Kolmagoroff a gagné des millions dans ce genre de commerce ; j'apprends aussi qu'il est allé à Paris et qu'il a vu l'Exposition universelle de 1878.

Lorsque nous rentrons, une copieuse *zakouska* a été préparée à notre intention sur un buffet qui trône au milieu du salon. Il faut absolument vider un verre de vodka pour commencer ; puis chacun s'ouvre l'appétit en absorbant des œufs durs, diverses sortes de caviar, des tranches de saumon cru et de petits poissons salés. Il y aurait de quoi nous rassasier pour toute la journée, si l'on n'y prenait garde. Un vieux Russe, ami de la maison, à la longue barbe blanche, à la face rubiconde, veut absolument me faire passer en revue le bataillon des carafons rangés en ordre sur le buffet. Heureusement nous entrons dans la salle à manger ; jusqu'à présent ce n'était qu'une escarmouche ; le combat sérieux allait commencer. Mme Kolmagoroff et son fils se sont retirés. Il n'est pas d'usage ici, lorsque le chef de famille a du monde à dîner, que sa femme et ses enfants paraissent à table, autrement que pour le servir : ce détail me rappelle que nous sommes en Asie.

Il était plus de midi ; le déjeuner s'était converti en dîner. Voulant donner une idée de ce que peut être un repas sibérien, je ne crois pas inutile d'entrer dans quelques détails. On commença par un plat composé de grosses boulettes de viande hachée et que l'on appelle ici, je ne sais trop pourquoi, des côtelettes ; car elles n'en ont ni le goût, ni la forme. Le potage ne fut servi qu'en second lieu : c'était un bouillon aromatisé, dans lequel nageaient de petites pâtisseries farcies. Vinrent ensuite un poisson que l'on m'a dit être le *nelma*, espèce de saumon très délicat, un fort beau coq de bruyère rôti et une salade au sucre. Avec cela, comme entremets, des choux, des betteraves, des concombres à la glace et à la crême, des tartes au lait caillé et des gâteaux contenant des jaunes d'œufs, du riz et du gibier pilés ; enfin, pour dessert, des gelées douces et de belles oranges rouges qui

coûtent ici fort cher. Comme boisson, des vins de Crimée et de Champagne, de l'eau-de-vie de fruits et de grains, du cognac, mais pas d'eau.

Ce festin terminé, M. Kolmagoroff nous offre d'excellents cigares de la Havane, et nous emmène dans son jardin, situé en rase campagne, sur le bord de la rivière, à une verste de son habitation. Ce jardin est tout simplement un grand terrain carré, planté de tilleuls et de bouleaux, avec un kiosque au milieu : c'est une réduction du club que j'avais visité la veille.

Nous nous promenons dans les allées étroites. Chemin faisant, et tout en nous montrant ses plantations, M. Kolmagoroff extrait de ses poches profondes quelque bouteille de Bordeaux et un verre qu'il remplit jusqu'aux bords et offre successivement à chacun de nous. Cette manœuvre se répétant assez souvent, et la pelisse de notre hôte paraissant inépuisable, je commence à être inquiet ; car, d'après les usages sibériens, il est difficile de refuser, sans impolitesse, le verre que le maître de la maison vous tend lui-même. Par exemple je me gêne moins avec le vieux Russe, qui est devenu tout à fait insupportable ; il s'est emparé d'une bouteille de cognac et veut à toute force m'obliger à la vider avec lui.

Sur ces entrefaites, nous nous dirigeons du côté de la Toura où une pêche a été organisée à notre intention. En peu de temps, les pêcheurs ont rempli de sterlets et de nelmas un baquet que l'on apporte à la maison du gardien de la propriété. Séance tenante, les poissons sont éventrés, le caviar tout palpitant est étendu sur des tranches de pain noir, assaisonné avec un peu de sel et des tiges d'oignon cru, et mangé incontinent. Un grand feu est allumé dans la cuisine ; les sterlets, coupés en morceaux, sont jetés dans la chaudière, et bientôt on recommence à boire et à manger. Le bouillon, ainsi préparé avec le poisson qui

vient d'être pris, est réellement excellent. J'accepte maintenant toutes les rasades qui me sont versées : j'en suis quitte pour vider mon verre sous la table. Cependant la barbe blanche, devenue très tendre, brandit une seconde bouteille d'eau-de-vie, et, dans un redoublement d'effusion démonstrative, renverse sur moi une bonne partie du plat où chacun puisait à sa convenance. Arrosé par un liquide brûlant, je commence à trouver la fête moins amusante. Pendant ce temps, notre amphitryon a fait venir de jeunes paysannes qui, rangées en demi-cercle devant la porte de la cabane, chantent des airs du pays, sortes de mélopées lentes et plaintives exécutées sur un rythme monotone, mais non dépourvues d'un certain charme.

Les heures se sont écoulées et la nuit va bientôt venir. Je prends congé de M. Kolmagoroff qui me serre entre ses bras vigoureux, m'embrasse et me force à accepter une couple de bouteilles de vin. Le vieux Russe, de plus en plus assommant, s'accroche à mon compagnon et nous retournons tous trois, à grande vitesse, à l'hôtel.

Comme je ne supposais pas qu'un déjeuner pût se prolonger jusqu'à neuf heures du soir, je n'avais encore fait aucun préparatif de départ. M. Meyer, connaissant les habitudes sibériennes, avait été plus prudent. Tout était prêt chez lui, et il put repartir presque immédiatement pour aller s'embarquer, toujours accompagné de son inséparable. Pour moi, j'avais à rassembler toutes mes affaires, à boucler mes valises et à régler ma note. Aussi était-il près de minuit lorsque j'arrivai à mon tour sur le bateau. Il y avait beaucoup de monde à bord. Dans le petit salon des premières, sur le pont, au milieu des autres passagers, j'aperçois les deux nouveaux amis attablés devant une série de bouteilles. Notre vieux commensal était à moitié ivre ; et, comme l'aube naissante allait donner le signal du départ, nous eûmes toutes les

peines du monde à lui faire comprendre qu'il était temps de regagner la ville.

La journée avait été fatigante et tout à fait en dehors de mes habitudes ; je ne la regrettai point : j'avais pénétré dans la vie intime d'un des industriels les plus riches et les plus considérés de Tiumen. Grâce à son hospitalité vraiment pantagruélique, j'avais pu saisir sur le vif un côté curieux de l'existence sibérienne.

CHAPITRE VI

DE TIUMEN A TOBOLSK

31 mai-1er juin.

Navigation sur la Toura et le Tobol. — Les déportés. — Tobolsk. — Yermak et la conquête de la Sibérie.

A mesure que l'on s'éloigne de Saint-Pétersbourg, la question des passeports perd de son importance. En Sibérie, les formalités à remplir sont bien peu gênantes. A Ékaterinbourg, le maître d'hôtel ne m'avait réclamé mes papiers que le lendemain de mon arrivée, pour me les rendre une heure après, et je viens de quitter Tiumen sans que personne m'ait rien demandé. C'est qu'il vient peu de monde ici de bonne volonté, et que la police juge probablement inutile de surveiller les rares arrivants.

Les bords de la Toura sont peu intéressants ; la contrée est plate et monotone. La rivière, large seulement de 150 à 200 mètres, décrit une série de courbes capricieuses qui doublent ou triplent la distance réelle. Notre marche est assez rapide, bien que nous traînions à la remorque une lourde barge chargée de soldats et de prisonniers. Le bateau, plus petit et moins commode que ceux du Volga et de la Kama, est encombré de passagers de toutes classes. Il appartient à la Compagnie *Kourbatof et Ignatof* qui, une fois par semaine, pendant la belle saison, c'est-à-dire de mai à septembre, fait un service régulier

subventionné par le gouvernement, de Tiumen à Tomsk, en descendant la Toura, le Tobol et l'Irtîch, puis en remontant le grand fleuve Ob et son affluent le Tom. Par la voie de terre, la distance entre les deux points extrêmes est à peine de 1600 kilomètres; mais la route par eau, faisant un immense détour vers le nord, en compte 2336. En réalité, si l'on mesurait exactement l'itinéraire des bateaux, obligés de suivre toutes les sinuosités et de se détourner du chemin le plus court pour rester dans le chenal le plus profond, on en trouverait plus de 3000. Les prix des passages sont très modérés; pour ce voyage qui dure neuf jours, on paie 22 roubles en première classe, 14 en seconde et 6 en troisième. C'est toujours le même système de nourriture que sur les bateaux dont j'ai déjà parlé. A de certaines heures, le restaurateur du bord donne des repas à prix fixe et, le reste du temps, on est servi à la carte. La cuisine est passable; le poisson abondant et toujours excellent. La bière de Tiumen n'est pas mauvaise, mais le service laisse beaucoup à désirer, et on ne peut obtenir de l'eau en permanence sur la table.

A deux heures de l'après-midi, nous entrons dans le Tobol, plus large que la Toura, mais offrant à peu près le même aspect; son cours est également sinueux et parsemé d'îles boisées. La campagne est une plaine continue, formée d'un terrain noir et sans pierres, où les bois, les landes et les marécages alternent avec les champs cultivés. Ces derniers se rencontrent seulement aux alentours des villages, qui ne sont plus habités exclusivement par les Russes, mais aussi par les Tartares, assez nombreux dans le gouvernement de Tobolsk.

Dans la soirée, nous arrivons à Jevlévo, à moitié chemin entre Tiumen et Tobolsk. C'est là que s'arrêtent les bateaux à vapeur, lorsque la baisse des eaux ne leur per-

met plus de pénétrer dans la Toura. Nous abordons pour faire du bois que les soldats aident à charger sur le bateau. Cette manœuvre a rapproché de nous la barque qui nous suit à la remorque. Je l'examine avec curiosité, car je n'ai encore rien vu de pareil. C'est une grosse coque de navire, sans mâts et sans machines, longue de 80 mètres et large de 10. Cette prison flottante est construite spécialement pour le transport des condamnés et peut en contenir 800, sans compter les officiers et les soldats préposés à leur garde; ces derniers sont peu nombreux, vingt ou trente au plus. Une rangée d'ouvertures étroites, une quinzaine sur chaque bord, distribue parcimonieusement l'air et la lumière à l'intérieur. Sur le pont, à chaque extrémité, se trouvent les logements des surveillants. L'espace intermédiaire est couvert, et les côtés sont fermés par des barres de fer et de solides grillages. Dans cette sorte de grande cage, se tiennent les prisonniers, parqués comme les animaux d'une ménagerie. Toutes les races du vaste empire russe comptent des représentants dans la foule pressée qui nous regarde à travers les barreaux, tandis qu'un soldat, l'arme au bras, arpente d'un pas régulier l'étroit chemin de ronde ménagé le long du bord. Au-dessous, apparaissent çà et là des têtes de femmes et d'enfants; mais les fentes longitudinales qui servent de lucarnes sont tellement resserrées, que les malheureux, enfermés dans les flancs du navire, ne réussissent que difficilement à jeter un coup d'œil au dehors. On m'assure que, parmi tous ces gens, il ne se trouve aucun déporté politique; pareille réponse m'avait déjà été faite à Perm. Comme il est difficile d'être exactement renseigné sur ce sujet en Russie, je me contente de répéter ce qui m'a été dit, sans rien affirmer. Et, puisque l'occasion s'en présente, j'entrerai dans quelques détails sur cette question si

controversée de la déportation en Sibérie. M. Lansdell, voyageur anglais qui a traversé le pays deux ans avant mon passage, s'en est occupé particulièrement. Ses appréciations m'ont paru sincères; les faits qu'il relate, vraisemblablement exacts, concordent avec mes observations personnelles et tout ce que j'ai pu apprendre dans le cours de mon voyage.

La Sibérie, contrée immense et presque déserte, a besoin d'être peuplée. Dans les régions méridionales, le sol est fertile et presque entièrement couvert de forêts d'arbres séculaires; des mines innombrables, variées, inépuisables, restent inexploitées. Ce qui manque pour développer toutes ces richesses, ce sont des habitants. Il est donc tout naturel que la Russie, à l'exemple de plusieurs autres nations civilisées, qui se débarrassent de leurs condamnés en les envoyant dans leurs colonies d'outre-mer, ait songé à utiliser pour le même objet les vastes territoires qu'elle possède au delà de l'Oural. Ce système a le double avantage d'éloigner les criminels de la mère patrie, et de leur fournir en même temps la possibilité de se réhabiliter par le travail et la bonne conduite. D'un autre côté, l'exil dans ces lointaines contrées supprime les prisons à l'intérieur. Enfin le climat de la Sibérie, quoique rude, est très salubre et permet aux déportés de se livrer aux pacifiques travaux de l'agriculture, côte à côte avec la population libre, sans qu'il soit nécessaire d'entretenir, pour leur garde, une armée de fonctionnaires et de soldats.

Autrefois les condamnés, rivés à une longue chaîne, accomplissaient tout le voyage à pied, quel que fût l'éloignement du lieu désigné pour leur résidence. Souvent deux années entières s'écoulaient à faire le trajet dans cette affreuse condition. Mais, depuis 1862, des idées plus humaines ont prévalu. On fait voyager les prison-

niers par les voies rapides, chemins de fer, bateaux à vapeur et voitures, toutes les fois que la chose est possible. Les fers ne sont plus jamais appliqués à nu sur la chair et, en marche, ils sont enlevés.

Bon an mal an, le nombre des déportés envoyés en Sibérie, y compris les femmes et les enfants qui ont voulu les accompagner, est de vingt-cinq à trente mille. Ce chiffre n'a rien d'exagéré pour une nation qui compte au moins cent millions d'habitants. Sauf quelques-uns, dirigés par Orenbourg, presque tous les convois passent par Tiumen; c'est dans cette ville que se font le classement et la répartition définitive. Généralement, plus un homme est coupable ou dangereux, plus il est envoyé loin. L'exil au delà du fleuve Yeniseï est considéré comme une aggravation de peine. Ceux qui sont désignés pour cette seconde zone prennent place dans un bateau qui les amène à Tomsk, d'où on les dirige vers l'est, soit à pied, soit dans les petites voitures du pays. Ils se reposent un jour sur trois, et font en moyenne de 30 à 40 kilomètres par jour, hébergés chaque soir dans les prisons d'étape, espacées sur la route. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de rencontrer quelqu'un de ces convois; les prisonniers ne sont pas escortés, comme on pourrait le supposer, par des Cosaques à cheval et la lance au poing, mais simplement par quelques soldats de l'infanterie régulière. Je n'ai jamais été témoin d'aucun acte de brutalité; les condamnés ne m'ont paru ni mieux ni plus mal traités que ceux de toute autre nation civilisée. Une fois arrivés à destination, un bon tiers de ces gens sont mis en liberté et peuvent, sous certaines conditions restrictives, vivre comme bon leur semble. La majeure partie reste dans la Sibérie occidentale; les autres sont envoyés dans la Sibérie orientale. Les plus coupables, réservés à l'île Sakha-

lin, suivaient autrefois la même route; mais, depuis quelques années, ils ne passent plus l'Oural; on les envoie à Odessa, où ils s'embarquent sur un steamer qui, en deux mois, accomplit directement ce long voyage, par le canal de Suez, l'océan Indien et le Pacifique.

Les exilés sont divisés en deux classes: ceux qui ont perdu tous leurs droits, et ceux qui en ont conservé une partie. Les premiers doivent toujours porter l'habit de la prison et avoir la moitié de la tête rasée. Ils sont dépouillés de leurs titres, ne peuvent signer aucune pièce, exercer aucune fonction, ni rien posséder légalement. C'est la mort civile; s'ils sont mariés, leurs liens sont déclarés rompus, et leur femme peut contracter un autre mariage. Cette dernière disposition existe aussi en Amérique. Enfin ils sont soumis à des châtiments corporels. Toutefois la femme et les enfants du condamné peuvent l'accompagner; dans ce cas, qui se présente encore assez fréquemment, ces exilés volontaires reçoivent la nourriture et le traitement des prisonniers.

Dans la seconde catégorie se trouvent ceux qui, ayant conservé leurs droits de famille et de propriété, sont envoyés en Sibérie pour y vivre comme colons. Ils peuvent pourtant, en certains cas, rester quelque temps en prison; ou bien, quoique libres, travailler momentanément pour le Gouvernement. Ordinairement, ils sont internés dans une localité déterminée, pour un temps plus ou moins long, avec ou sans travail forcé. S'ils se comportent bien pendant cette première épreuve, on les autorise à se placer comme travailleurs libres, où ils veulent, mais toujours dans les limites du district. Dans la Sibérie orientale, les femmes *convicts* trouvent facilement à entrer au service des ménages d'officiers, à cause de la pénurie de domestiques indigènes. Leur sort

est relativement heureux, et bien peu, dans ces conditions, regrettent leur pays natal.

Si la grande masse des déportés se compose de criminels ordinaires : faussaires, voleurs et assassins que l'on enverrait au bagne dans tous les pays de l'Europe, il en existe cependant d'autres (environ le cinquième du chiffre total) qui ne se sont rendus coupables d'aucun crime ou délit déterminé, et ont été simplement bannis comme inutiles à leurs concitoyens. Par exemple, si un homme en Russie est devenu un incorrigible mauvais sujet ; si, refusant de travailler, de payer l'impôt, de nourrir sa femme et ses enfants il s'est rendu à charge à tout le monde, le «conseil» de la commune, qui se compose de un ou plusieurs villages réunis en *mir* ou association agricole, vote son expulsion et décide qu'il sera envoyé en Sibérie, aux frais de la communauté, pour y gagner sa vie comme colon. Ce jugement de l'assemblée des paysans est rendu exécutoire après confirmation de l'autorité supérieure. Presque toujours, les individus ainsi rejetés de la société sont des ivrognes endurcis.

Autrefois, des sectes religieuses dissidentes, telles que les *raskolniks*, ont été bannies en masse. Maintenant on ne poursuit plus que les *scoptsi*, dont aucun gouvernement civilisé ne saurait tolérer les agissements barbares qui ne tendent à rien moins qu'à l'anéantissement de l'espèce humaine. Beaucoup de Polonais, compromis dans les insurrections de leur pays, ont été envoyés en Sibérie, à diverses époques, pour y vivre en liberté. En général plus actifs et plus intelligents que les Russes, ils se sont de tout temps ingéniés à rendre leur situation meilleure. Les uns sont devenus employés d'administration, d'autres se sont adonnés à diverses industries, ont fondé de petits hôtels. C'est à eux que l'on doit la plupart des améliorations qui rappellent l'Europe en ces lointaines contrées.

Il existe enfin une dernière catégorie dont je n'ai point encore parlé, celle des exilés politiques, nihilistes ou autres individus ayant pris part à des conspirations révolutionnaires, que les autorités regardent comme particulièrement dangereux, et qu'ils ne se soucient pas de faire voyager avec la bande commune. Ceux-là sont envoyés isolément à destination, sous la conduite de deux gendarmes qui ont ordre de les empêcher d'écrire et même de communiquer avec personne; mais cette consigne n'est pas toujours exécutée à la lettre, surtout hors de la Russie européenne. Quelques-uns ont été autorisés à voyager à leurs frais et, dès lors, avec plus de confortable. Enfin, mais exceptionnellement, on a permis à des exilés de faire la route seuls et sur parole, absolument comme des voyageurs ordinaires. Généralement, les exilés politiques ne sont point astreints à un travail forcé; on les interne dans une ville ou un village quelconque, où ils demeurent libres de vivre à leur guise, sous la surveillance de l'autorité. Loin de moi la pensée de dépeindre sous des couleurs favorables le sort de ces infortunés! Être réduit à passer son existence dans le désœuvrement et l'ennui, à des milliers de lieues de sa famille, sans nouvelles, sans livres et sans aucune jouissance intellectuelle; n'avoir d'autre société que celle de paysans incapables de les comprendre, constitue, pour certaines natures, un supplice plus dur que les plus rudes travaux. Toutefois je suis porté à croire, et c'est aussi l'opinion de M. Lansdell, que le nombre des exilés politiques a été singulièrement exagéré et qu'il est bien moins élevé qu'on se le figure généralement.

A quelque catégorie qu'ils appartiennent, un très petit nombre de déportés, quelques centaines à peine, obtiennent la faveur de rentrer en Europe. Mais si on peut poser en règle générale que tout individu envoyé en

Sibérie y est exilé pour la vie, il faut dire aussi que très peu sont condamnés aux travaux forcés à perpétuité, ou bien à finir leurs jours dans une prison. Presque toujours, après une expiation plus ou moins prolongée, ils obtiennent quelque adoucissement à leur peine.

Les évasions ne sont pas rares, mais elles n'ont guère pour objet que de changer de district. La grande difficulté n'est pas de prendre la fuite, mais de se tenir assez éloigné pour ne pas être repris. Les distances sont si grandes, et la saison favorable si courte! Si un fugitif suit la grande route, il ne tardera pas à être arrêté faute de passeport; s'il se sauve dans les bois, il s'expose à mourir de faim. De plus, il aura à compter avec l'hostilité des habitants des campagnes.

On pourrait supposer que, par suite de la proportion très considérable des condamnés relativement au chiffre de la population ordinaire, le voyage de Sibérie présente peu de sécurité: ce serait une erreur. Les attaques à main armée, sur les grands chemins, sont excessivement rares. Un seul fait de ce genre a été constaté dans ces dernières années : quelques jours après le terrible incendie qui, en juin 1879, a réduit en cendres la plus grande et la plus belle partie de la ville d'Irkoustk, un voyageur a été trouvé assassiné; mais on suppose que le meurtrier, lequel du reste n'a jamais été découvert, avait été guidé par un motif de vengeance personnelle et peut-être politique. Toutefois, il est prudent de ne pas tenter les voleurs, surtout aux environs des villes; une malle simplement attachée derrière votre tarantass peut disparaître: une corde est si vite coupée. On fera bien de se tenir sur ses gardes et de remiser tout le bagage à l'intérieur de la voiture. A part ce genre d'accidents, il n'y a réellement rien à craindre, et, je le répète, au milieu de ces immenses solitudes, on voyage avec autant de sécurité

qu'en France. Cela est si vrai que M. de Skatschkoff m'a raconté qu'avant son départ de Tien-tsin pour retourner à Saint-Pétersbourg par la voie de terre, il avait fait cadeau à ses amis restés en Chine de toutes les armes qu'il possédait: ayant pour lui l'expérience de ses voyages antérieurs, il jugeait inutile de s'en embarrasser.

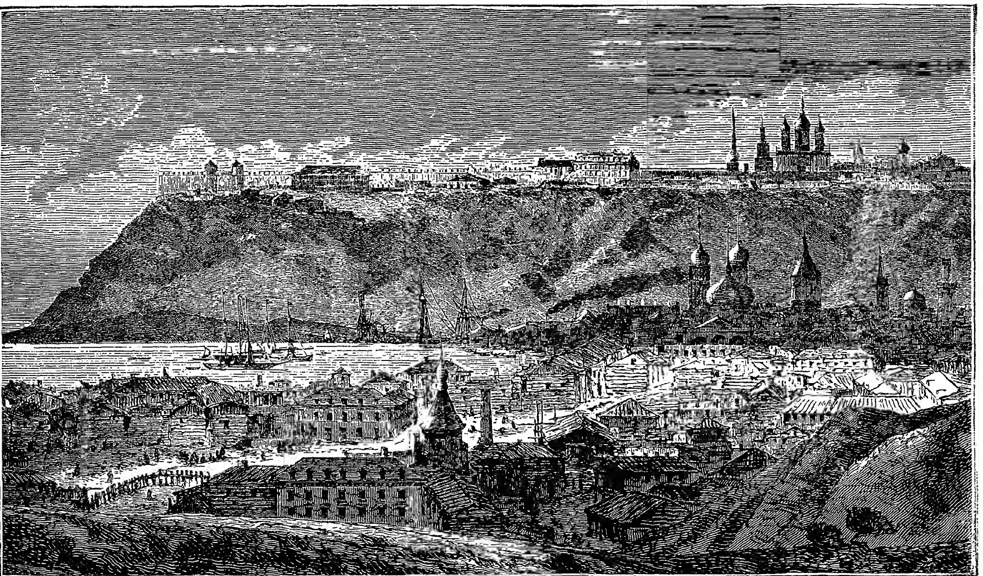
Le 1er juin, à sept heures du matin, le vent souffle du nord avec violence et le thermomètre ne marque pas plus de 3 degrés au-dessus de glace. A droite, au sommet d'une colline qui borne l'horizon, je distingue une longue suite d'édifices de couleur blanche, dominés par des clochers d'églises et de couvents. C'est Tobolsk, qui s'élève en demi-cercle au-dessus d'une plaine immense, la fameuse Tobolsk, que bien des personnes regardent encore comme la capitale de la Sibérie, et qui n'est plus aujourd'hui qu'une ville de province dont l'importance a bien diminué, depuis que la grande route l'évite en passant au sud par Omsk et Kolyvan; Tobolsk enfin, que l'on se figure volontiers comme perdue au bout du monde, au milieu de déserts glacés et qui, en réalité, est à deux semaines de Saint-Pétersbourg, presque au seuil de l'Europe.

Au pied de la ville, l'Irtîch, qui jusqu'alors a coulé à l'ouest, reçoit le Tobol et tourne brusquement au nord. Des mâts de navire indiquent le prolongement de son cours. Nous mouillons près du steamer qui attend notre arrivée pour remonter le fleuve, par Tara, Omsk, Pavlodar et Semipalatinsk, à une distance de plus de 3000 kilomètres, non loin des frontières de la Chine. C'est que l'Irtîch, avec son cours de 4440 kilomètres, n'est pas une rivière ordinaire : branche maîtresse et prolongement direct du grand fleuve Ob, auquel il se réunit à 565 kilomètres au nord de Tobolsk, l'Irtîch prend sa source dans l'Altaï chinois et, peut-être mieux que l'Ob qui descend seulement de l'Altaï russe, mériterait le nom de fleuve.

Le capitaine nous promet trois heures d'arrêt ; je me hâte de descendre à terre. Une rue planchéiée et bordée de misérables échoppes, conduit du quai dans l'intérieur de la ville basse. Ce système de pavage sibérien, fort commode tant que le bois est neuf, offre au bout de peu de temps de graves inconvénients : les planches que l'on ne répare presque jamais, ne tardent pas à se disjoindre et à pourrir par places ; des trous perfides s'ouvrent alors sous vos pas. Même de jour, il faut être continuellement sur ses gardes ; la nuit c'est un véritable danger.

Ne voulant pas m'attarder dans les bas quartiers, je me contente de jeter un coup d'œil sur un grand bazar assez bien installé, et je me dirige vers la ville haute qui se présente de front, au sommet d'un escarpement de 75 mètres d'élévation. Une route carrossable contourne la montagne et relie, au moyen de lacets, les deux parties de la cité. Un chemin plus court existe pour les piétons : je grimpe un escalier de bois de deux cent vingt marches, qui donne directement accès à la forteresse, et, après avoir suivi plusieurs galeries voûtées et fortement inclinées, je me trouve sur une vaste place, entourée d'édifices publics. Je suis dans l'enceinte du Kremlin, qui renferme la cathédrale et une autre église, un monastère, l'évêché, le palais du gouverneur, des casernes et une prison. Des murailles crénelées, surmontées de tours dans le style de celles de Kazan, des bâtiments de briques et de maçonnerie, offrant un caractère incontestable d'ancienneté, me rappellent que je ne suis plus dans une ville de création récente, comme il en existe tant en Sibérie, mais bien dans une cité qui a une histoire déjà vieille de plusieurs siècles.

Une large rue se profile au loin sur le plateau, bordée de jardins et de belles maisons de bois, où habitent les



Tobolsk.

fonctionnaires : c'est la ville officielle russe; le quartier tartare et commerçant est en bas dans la plaine, sur les bords de la rivière. Je fais le tour des vieux remparts. De ce point élevé on domine la ville basse, ses rues et ses places pavées de bois, ses églises et ses bazars et, tout au loin, le steppe sans limites, baigné par le Tobol et l'Irtîch qui, venus de deux directions opposées, s'unissent au pied de la falaise qu'ils minent et battent en brèche. Ce panorama est réellement d'une grande beauté.

Près de la forteresse se trouve le jardin public ; ce qui, en Sibérie, veut dire un petit bois de bouleaux, avec l'inévitable kiosque-restaurant au centre. Sur la terrasse qui le termine du côté de la route, on remarque un monument érigé, en 1839, à la mémoire du Cosaque Yermak. C'est un simple obélisque de marbre, portant l'inscription suivante en caractères russes : A Yermak, conquérant de la Sibérie, 1581-1584.

A ce sujet je rappellerai en peu de mots l'histoire de la conquête russe.

La Sibérie, inconnue au monde des anciens, commença, dès le quinzième siècle, à être fréquentée par les Russes. Toutefois, leur première expédition militaire n'eut lieu que dans la seconde moitié du siècle suivant. En 1558, Ivan II Vassilievitch, ayant envoyé des troupes au delà de l'Oural, soumit quelques tribus tartares et prit le titre de prince de Sibérie ; mais sa conquête fut de courte durée. Un descendant de Gengis Khan, Koutchoum Khan, fit rentrer sous sa domination les populations des bords de l'Irtîch et du Tobol, et chassa les Russes du pays. Quelques années après ces événements, un Cosaque du Don, nommé Yermak Timoféef, chef d'un ramassis de brigands avec lesquels il se livrait au pillage des caravanes, se voyant serré de près par les soldats du tzar, se réfugia de l'autre côté de l'Oural et conçut l'audacieux

projet de conquérir la Sibérie pour son propre compte. Un premier insuccès ne le découragea point. Il recommença l'année suivante (1579). A la tête d'un millier d'hommes résolus, il attaqua les hordes tartares, défit Koutchoum et s'empara de sa capitale, la ville de Sibir[1]. Bientôt il reçut la soumission des peuplades d'alentour et put se considérer comme le véritable roi du pays. Mais, aussi habile en politique que hardi dans les combats, et comprenant combien son nouveau pouvoir était précaire, il envoya une ambassade au tzar de Moscovie, sollicitant son pardon (sa tête avait été mise à prix) et lui offrant un royaume en échange. Ivan IV, enchanté de cette nouvelle conquête qui ne lui coûtait rien, lui accorda tout ce qu'il voulut, le combla d'honneurs et lui envoya des renforts en hommes et en argent. L'heureux aventurier ne jouit pas longtemps de son triomphe. Ses soldats se révoltèrent; Koutchoum en profita pour l'attaquer. Battu, réduit à une poignée d'hommes et forcé de prendre la fuite, le conquérant de la Sibérie périt misérablement dans les flots de l'Irtîch, entraîné par le poids d'une armure dont le tzar lui avait fait présent. Yermak est resté pour le peuple russe un héros légendaire; l'Église orthodoxe en a fait un de ses saints; paysans, Cosaques et Tartares, célèbrent ses hauts faits.

Cependant la cour de Moscou ne tarda pas à reprendre l'offensive. Le cours de la Toura fut occupé presque sans opposition. Un fort fut construit à Tiumen. Plus tard, les troupes russes, ayant reçu des renforts, agrandirent le cercle de leurs opérations et bâtirent la forteresse de

1. Cette ville, actuellement détruite, s'élevait à 24 kilomètres au nord de l'emplacement où Tobolsk fut bâti. Elle a donné son nom à la Sibérie, alors limitée au fleuve Ob, mais qui, s'agrandissant peu à peu, a fini par s'étendre depuis la Chine jusqu'à la mer Glaciale, et des monts Oural au détroit de Behring.

Tobolsk. Les successeurs d'Ivan le Terrible continuèrent lentement, mais sans trêve, l'œuvre si témérairement entreprise par Yermak. Le flot de l'invasion, appuyé sur d'importantes positions, ne s'arrêta pas à l'Ob. Tomsk fut fondée en 1604, puis Yeniseïsk et Krasnoyarsk. En 1620, les Russes arrivent sur les bords du lac Baïkal et soumettent en partie la nation des Bouriates ; descendant ensuite le bassin de la Léna, ils fondent Yakoutsk en 1632, et enfin, en 1639, ils atteignent les rivages de la mer d'Okhotsk, acquérant ainsi, dans une période de soixante années, un territoire aussi vaste que l'Europe entière, et dont Tobolsk a été pendant longtemps la capitale.

Quand on parle de Tobolsk, on ne saurait passer sous silence l'histoire de la fameuse cloche d'Ouglitch qui, en 1591, donna le signal d'une insurrection contre Boris Godounof. Celui-ci, s'étant emparé des principaux révoltés, les exila à Tobolsk et y envoya en même temps la cloche coupable, qui fut condamnée à être privée de son battant et fouettée publiquement. On peut voir encore aujourd'hui, dans la cour de l'évêché, cette doyenne des exilés de Sibérie : une inscription gravée sur le bronze relate ce fait curieux.

Bien que déchue de son rang de capitale, et peuplée seulement de 20 000 habitants, Tobolsk est restée une place importante de commerce, grâce à son heureuse situation au confluent de deux grandes rivières, et à la proximité du grand fleuve Ob. Il s'y fait un trafic considérable en poissons secs, suifs, cuirs et fourrures. La ville est située par 58 degrés de latitude ; aussi le froid y est-il excessivement rigoureux pendant l'hiver. En janvier la température moyenne est de — 20 degrés ; celle de l'année entière n'est que de zéro. Le Tobol et l'Irtîch gèlent ordinairement dans la seconde quinzaine d'octobre et ne dégèlent guère qu'au commencement de mai.

CHAPITRE VII

DE TOBOLSK A TOMSK

1er-8 juin.

Navigation sur la rivière Irtîch, le fleuve Ob et le Tom. — Samarova, Sourgout et Narîm. — Les Ostiaks. — Arrivée à Tomsk.

Au moment où je rentre à bord, le rivage présente un spectacle des plus animés. Nos passagers de la troisième classe font provision de vivres, marchandent de beaux poissons frais, secs ou fumés, achètent des chapelets de petits pains blancs et des vases cylindriques de toute taille, grossièrement façonnés en écorce de bouleau, mais tellement bien ajustés qu'on peut, sans inconvénient, les emplir de crème ou de lait caillé. Des marchands tartares vendent des oranges à 50 kopeks la pièce et des citrons qui n'en coûtent que 10. Les Russes achètent beaucoup de ces derniers fruits, dont ils font une grande consommation avec le thé. Plus on s'éloigne de l'Oural, plus ces productions du Midi deviennent chères. Comme, ici, leur prix est encore relativement modéré, chacun en profite; plus loin, ce seront de véritables articles de luxe.

J'entends un cliquetis de chaînes. Des soldats font ranger la foule affairée : c'est un convoi de forçats que l'on embarque sur notre conserve. Ce matin nous en

avions débarqué quelques-uns; mais nous en prenons un plus grand nombre.

Cependant le sifflet de la machine se fait entendre et tout le monde se hâte de regagner le bord; nous partons à dix heures. L'Irtîch, aussi puissant que la Kama, et large d'environ 1000 mètres, se dirige en droite ligne vers le nord. Ses eaux tendent constamment à empiéter sur la rive droite et menacent la cité qui, peu à peu, est obligée de reculer devant le flot destructeur. Pendant longtemps encore, nous pouvons contempler le panorama de Tobolsk; vue ainsi dans l'éloignement, la ville, avec ses grands édifices, ses clochers et ses coupoles, offre vraiment un aspect imposant.

Notre bateau, déjà encombré au départ de Tiumen, est maintenant surchargé de passagers. A la première comme à la seconde classe, tout est plus que complet. Il existe quatre petites cabines de première; comme elles ont été réservées aux dames ou retenues à l'avance par d'autres voyageurs, je suis réduit à occuper un coin du divan dans la salle à manger commune. Heureusement il y a sur le pont une petit salon-fumoir où se réunissent les joueurs de cartes, ce qui me permet d'espérer des nuits plus tranquilles que dans ma dernière traversée. Je n'ai jamais vu manier le carton avec autant d'acharnement qu'en Sibérie. Souvent les dames se mettent de la partie, et il me paraît que l'on joue assez gros jeu. Les Russes ont l'habitude de faire deux heures de sieste dans l'après-midi. A part ce court temps de repos et les heures des repas, on peut dire que, du matin au soir et souvent du soir jusqu'au matin, les tables à jeu sont occupées. Comme les officiers et les fonctionnaires envoyés en Sibérie sont largement indemnisés de leurs frais de voyage et que, de plus, ils touchent une partie de leur traitement d'avance, ils ont toujours la bourse bien garnie au dé-

part; mais il arrive souvent qu'à la fin de la traversée, ceux que la chance n'a pas favorisés, sont obligés d'emprunter aux heureux gagnants la somme qui leur manque pour continuer leur route. On ne voit jamais d'argent ni de jetons sur les tables qui ressemblent d'ailleurs à celles dont on se sert chez nous, mais avec cette particularité que chaque joueur inscrit ses points sur le drap vert du tapis, à l'aide d'un crayon blanc ou d'un morceau de craie. Comme je m'étonnais de cette manière de faire les comptes, on m'assura qu'il en était partout de même dans la meilleure société de Saint-Pétersbourg et jusque dans les salons de l'empereur. N'ayant pas été à même de vérifier ce détail, je ne puis certifier jusqu'à quel point il est exact.

J'ai eu le plaisir de retrouver à bord la plupart de mes compagnons de la Kama et, parmi eux, le sympathique ingénieur des mines, Alexandre de Sawitsky, conseiller d'État et chef du laboratoire de la fonderie d'or, à Irkoutsk. Depuis une vingtaine d'années il habite la Sibérie orientale, ce qui ne l'empêche pas de faire de fréquents voyages à Saint-Pétersbourg et même à Paris, qu'il connaît parfaitement. En outre, c'est un joyeux convive, rompu à la vie de voyage, et qui a toujours quelque histoire amusante à raconter. J'ai déjà dit, je crois, que ces messieurs parlaient très bien le français. Je suis donc en pays de connaissance. J'aurais bien voulu trouver parmi eux un *papoutchik* ou compagnon de tarantass, pour continuer mon voyage après Tomsk. Mais tous ont pris leurs précautions avant de partir; ils sont accouplés, et je n'ai aucun espoir de ce côté. Il me reste, il est vrai, M. Meyer, avec lequel je suis venu d'Ékaterinbourg à Tiumen; mais il doit s'arrêter à Krasnoyarsk, au tiers du chemin d'Irkoutsk, afin d'y faire, pour le compte de la Compagnie d'assurances qu'il représente,

l'évaluation des pertes occasionnées par le récent incendie qui a détruit la moitié de la ville. Si je me décide à faire route avec lui, il me faudra chercher à Krasnoyarsk un nouveau compagnon, et j'aurai bien peu de chance d'en trouver dans cette petite ville. Je préférerais m'associer à quelque officier envoyé dans la région de l'Amour. Mais nous n'avons à bord que deux personnes, une dame et sa fille, pour cette destination éloignée. M. Sawitsky et ses amis, voyant l'embarras où je suis, me promettent leurs bons offices pour m'aider à découvrir le phénix que je cherche et que, je le crois, j'aurai bien de la peine à découvrir : un voyageur isolé, parlant français et disposé à se rendre avec moi au moins jusqu'à Strétensk, en Transbaïkalie, point où je reprendrai la navigation à vapeur. Comme nous avons encore huit jours à passer ensemble sur le bateau, je finis par me tranquilliser, mais sans perdre pour cela de vue mon objectif.

Parmi les autres passagers, nous avons un architecte qui se rend avec sa jeune femme à Tomsk, pour y construire, sur un plan grandiose, les bâtiments d'une université, la première qui sera édifiée en Sibérie ; un Anglais qui a raccolé une douzaine d'ouvriers et les dirige vers le lac Baïkal, où il a entrepris des travaux ; trois jeunes médecins militaires qui viennent de passer leurs derniers examens ; cinq ou six officiers ou fonctionnaires sibériens, seuls ou accompagnés de leurs femmes, mais ne parlant que le russe et l'allemand ; plusieurs marchands voyageant pour leurs affaires, et enfin quelques étudiants et étudiantes des universités de Moscou et de Kazan, en vacances. C'est là un des traits caractéristiques de ce pays, de voir des jeunes filles bien élevées et de bonne famille, entreprendre chaque année cette double et lointaine pérégrination, afin de passer

seulement quelques semaines dans leur ville natale. Voilà qui renversera toutes les idées reçues en France; ici la chose n'étonne personne et semble toute naturelle.

Comment décrire maintenant la cohue des passagers de la troisième classe? Pas un coin sur le pont, tant exposé soit-il au vent ou à la pluie, qui ne soit encombré de peaux ou de tapis sur lesquels des gens sont couchés pêle-mêle, dormant toute la journée et ne donnant signe de vie que pour préparer leur thé, ou manger dans des vases de bois une soupe froide au lait et au pain noir. L'arrière du bateau est couvert d'une tente sous laquelle sont établis les privilégiés, qui se sont fait, avec leurs malles et des peaux de chevreuil et de mouton, un réduit dont ils ne sortent guère, mangeant et buvant sur place. Les hommes sont chaussés d'énormes bottes en feutre blanc, pointillé de noir; ils sont vêtus de fourrures ou *touloupes*, dont la forme habituelle est celle d'une robe plissée et serrée à la taille, se terminant par une sorte de jupe ballonnée. Le poil est toujours tourné en dedans, et la peau extérieure, qui a dû être jaune clair, est ornée de dessins noirs. Ils ont de gros gants, dont les plus fins ressemblent assez à ceux de nos maîtres d'armes, et comme coiffure, un épais bonnet fourré.

Les femmes portent également des fourrures et des bottes; comme les hommes, elles passent leur temps accroupies ou couchées à la même place, sans presque jamais en bouger. On me dit que la plupart des familles que je vois ainsi groupées sur le pont, hommes, femmes et enfants serrés les uns contre les autres et disparaissant sous un amas informe de peaux de bêtes, sont des émigrants libres, venus du centre de la Russie, et principalement du gouvernement de Viatka, où le sol peu fertile ne suffit pas à nourrir la trop nombreuse population. On les attire en Sibérie en leur faisant des con-

cessions de terres. Du premier coup d'œil, à certains détails du vêtement, ou bien à d'autres signes particuliers, un Russe pourra reconnaître à quelle province appartiennent tous ces pauvres gens. Pour moi, je ne puis distinguer que les principales races, et elles sont nombreuses. Voici un groupe de marchands tartares : ils sont tous jeunes et bien portants; leur bruyante gaieté contraste avec l'air de tristesse générale qui semble peser sur les Russes, toujours calmes et silencieux. Pour la première fois, je vois des Bouriates du gouvernement d'Irkoutsk: leur face ronde, leurs yeux bridés, leur visage rasé et leur teint jaune me font penser à la Chine dont ils sont les voisins, et dont maintenant je me rapproche rapidement. Je ne puis passer sous silence un vieux juif, véritable type de sa race, avec son nez crochu, ses énormes lunettes bleues, sa barbe en pointe et sa longue houppelande en peau de cerf. Il faudrait le crayon d'un artiste pour rendre tout le pittoresque ou plutôt l'étrangeté du tableau que j'ai sous les yeux. En deux mots, je résumerai mes impressions : c'est laid et sale, mais plein d'intérêt.

Au milieu de tous ces gens, je rencontre un Italien qui me prend d'abord pour un de ses compatriotes. Celui-là, au moins, est propre et convenable; nous nous entretenons dans sa langue natale. Il me raconte son histoire : né aux environs d'Udine, il a quitté son pays, à l'exemple de tant d'autres de ses compatriotes, pour chercher fortune comme sculpteur artiste et marchand de figures de plâtre. Un moment il a cru réussir à Moscou; mais, trompé par un associé, il a dû reprendre sa vie errante. L'Asie ne lui a pas été plus favorable que l'Europe; il végétait au Turkestan, lorsqu'il apprit que des travaux considérables allaient être entrepris à Tomsk, pour la création de l'Université. Il s'est immédiatement mis en

route sans autre renseignement. Je lui apprends que M. X., l'architecte dont j'ai parlé, est à bord et je le mets en relation avec lui. Ce brave homme est enchanté, d'autant plus que Mme X., qui avait commencé à apprendre seule l'italien, prend plaisir à s'exercer en lui parlant sa langue. Tout le monde est content, et mon protégé se croit enfin sur le chemin de cette insaisissable fortune, qu'il est venu poursuivre dans ces tristes contrées, si loin de son beau pays.

La végétation, moins avancée que sur les bords de la Toura, commence à peine. La campagne revêt une nuance indécise; ce ne sont déjà plus les herbes jaunes et flétries de l'hiver, mais ce n'est pas encore la verdure du printemps. La rive droite, toujours plus élevée, est couverte de maigres bois de pins et de bouleaux. On ne voit plus que de pauvres villages, plus rares à mesure que nous descendons vers le nord. Quelle différence avec le Volga si animé! Dans toute cette journée nous ne rencontrons qu'un seul bateau. Il remonte l'Irtîch, halé péniblement par quinze hommes, qui suivent la rive gauche. Ce sont des *bourlaks*, classe de pauvres travailleurs, en train de disparaître dans la Russie d'Europe par suite du développement de la navigation à vapeur, mais que l'on retrouve encore sur les fleuves et les rivières de la Sibérie. Ces gens se chargent, moyennant un prix convenu, de faire remonter le courant aux bateaux de marchandises. Une courroie passée à l'épaule, marchant lentement, en cadence et sans relâche, sur les cailloux ou les vases du rivage, ils accomplissent un véritable labeur de bête de somme. Un peintre russe, dont le nom m'échappe, a fixé sur une toile devenue célèbre et maintenant vulgarisée par la gravure, la misérable cohorte des derniers *bourlaks*.

Le lendemain, 2 juin, à cinq heures du matin, on

s'arrête près d'un petit village situé à l'embouchure de la Demianska; cette rivière recueille une bonne partie des eaux de la vaste plaine marécageuse et déserte qui s'étend entre l'Irtîch et l'Ob. Je descends à terre et j'y bois du lait, crémeux et excellent. Les marchands ne veulent, à aucun prix, se dessaisir du verre de la bouteille; à leurs yeux c'est un objet de grande valeur. Aussi chaque acheteur, muni de sa propre bouteille, procède lui-même à l'opération du transvasement; on paye 5 kopeks, environ 13 centimes, le contenu d'un litre. — On charge du bois et on se remet en route à six heures.

L'Irtîch conserve toujours une largeur moyenne qui n'est pas inférieure à un kilomètre; son cours sinueux est parsemé d'îles boisées; ses eaux limoneuses et profondes coulent avec rapidité. Hier, sous l'influence du mauvais temps, les vagues étaient devenues tellement fortes qu'on avait dû fermer toutes les fenêtres des cabines et du salon; elles sont plus calmes aujourd'hui. A la pluie a succédé le beau temps; le vent s'est apaisé, la température s'est radoucie et je me sens réchauffé par un soleil bienfaisant. En vertu de ce même principe dont j'ai parlé au sujet du Volga, c'est la rive droite qui est la plus haute; elle se présente presque toujours sous la forme d'un escarpement, véritable falaise minée par le remous, s'écroulant quartier par quartier et entraînant dans sa chute de gros arbres, dont les troncs déracinés s'entrelacent à sa base et forment un indescriptible chaos. Au contraire la rive opposée s'étend à perte de vue, plate, monotone et couverte de bois de saules qui, par leur âge uniforme mais décroissant régulièrement, indiquent les relais successifs du fleuve et les bandes de terrain annuellement laissées à sec par les eaux.

Dans cette journée nous dépassons le 60e degré. Pas

d'autres habitations que de misérables cabanes de pêcheurs ; peu ou point de champs cultivés. La neige a reparu par places ; dans les endroits abrités et le long des berges exposées au nord, il en existe encore d'épaisses couches qui descendent jusqu'au fleuve. Me voici, une fois de plus, rentré dans le domaine de l'hiver; les bouleaux n'ont point de feuilles ; les humbles fleurs des saules commencent seules à se montrer, donnant une teinte grise de plus à ce paysage d'une indicible tristesse.

On m'a présenté aujourd'hui à Mme M., dont le mari, riche marchand d'origine arménienne, est établi à Blagovestchensk, sur l'Amour. Au commencement de l'année, cette dame est partie pour aller chercher sa fille alors en pension à Saint-Pétersbourg, accomplissant ainsi, au cœur de l'hiver, un trajet de 8000 kilomètres en traîneau, les rivières étant gelées à cette époque. Maintenant elle la ramène près de son père ; et, comme si ce voyage n'était pas déjà assez long par lui-même, ces dames viennent de faire un léger détour de quelques milliers de verstes, pour aller voir un de leurs parents au Caucase. Mme M. ne parle pas le français, mais sa fille, petite brunette de dix-sept ans, fort intelligente et chez laquelle domine le type asiatique, possède admirablement notre langue, dont elle sait apprécier toutes les délicatesses comme une vraie Parisienne ; de plus elle parle l'allemand aussi bien que le russe, et peut s'exprimer en anglais et en polonais, sans parler de l'arménien qu'elle a appris dans sa famille. Combien de femmes, en France, auraient la force de faire, seules, un voyage aussi pénible ? En Russie, pareille entreprise ne semble pas extraordinaire.

Décidément la cuisine est meilleure ici que sur les autres bateaux : bécasses, sterlets et écrevisses superbes, tel est notre menu journalier, arrosé d'une assez bonne

bière de Tobolsk. Les écrevisses sont d'une taille énorme et, de plus, à très bon marché; les paysans ne les mangent pas.

Il est dix heures du soir lorsque nous arrivons à Samarova, sur la rive droite de l'Irtîch, à 23 verstes de son confluent avec l'Ob. Le soleil n'est pas encore couché. A cette époque de l'année et sous cette latitude, il ne quitte l'horizon que passé dix heures, pour reparaître un peu avant deux heures du matin; il n'y a réellement pas de nuit: les lueurs du soleil couchant se confondent avec celles de l'aurore naissante; à minuit, on y voit assez clair pour lire sans bougie.

Samarova est un joli village bâti au pied de collines couvertes d'une épaisse forêt. Une église aux blanches coupoles en occupe le centre. Autrefois, sur son emplacement s'élevait la capitale d'un royaume ostiak; mais il y a longtemps que les indigènes sont partis pour aller s'établir en des campements éloignés. Maintenant les seuls habitants sont des Russes, qui s'occupent du commerce des poissons et de l'industrie des transports. La station où l'on charge le combustible étant à trois verstes du village, nous n'avons pas le temps d'y aller. Malgré l'heure avancée, le marché aux provisions est très animé. Voici quelques prix qui pourront donner une idée de l'extrême bon marché du poisson et du gibier: une belle oie sauvage vaut 15 kopeks; une paire de canards, 10 kopeks; une couple de gélinottes, oiseaux de la grosseur d'une perdrix, 5 kopeks; on a un joli poisson pour 2 kopeks, et deux brochets, pesant ensemble une dizaine de kilogrammes, sont offerts pour 15 ou 20 kopeks (40 ou 50 centimes).

Si les vivres ne coûtent pas cher, les produits manufacturés de l'Europe atteignent, en revanche, un prix assez élevé. Nous débarquons de lourds colis de marchandises venant de fort loin et qui seraient d'une défaite difficile

en d'autres pays. Ce sont tout simplement des galets enveloppés de bandelettes en écorce de bouleau ; les pêcheurs s'en servent ici en guise de plomb, pour entraîner leurs filets au fond de l'eau. Ce singulier commerce s'explique par le manque absolu de pierres dans toute cette région ; je ne crois pas avoir vu un seul caillou depuis l'Oural.

Il est minuit lorsque nous quittons Samarova. Peu après, l'Irtîch, démesurément large, s'unit à l'Ob en canaux entremêlés ; mais il est difficile de déterminer, au milieu de tout un archipel d'îles et d'îlots, le point précis où s'opère la jonction des deux puissants cours d'eau. Une douce lumière éclaire la nature ; c'est un vrai paysage maritime. Bientôt l'aurore commence à poindre ; du côté du nord, une tache sanglante grandit à vue d'œil. A une heure du matin le soleil n'est pas encore levé ; mais le grand jour a remplacé le crépuscule, et la bande lumineuse a envahi la moitié de l'horizon. Beaucoup de passagers se sont attardés comme moi à contempler ce magnifique spectacle ; quelques joueurs acharnés restent seuls fidèles à leur poste de combat.

Depuis Tobolsk, nous avions navigué au nord en descendant l'Irtîch ; maintenant que nous remontons l'Ob, nous nous dirigeons franchement vers l'est. La scène a changé : plus de collines, plus de forêts d'arbres verts, mais sur les deux rives une plaine infinie, où croissent des broussailles, des saules, des trembles et de maigres bouleaux, avec de grands espaces vides, couverts seulement d'une herbe desséchée. Pas la moindre trace de verdure, mais encore çà et là de vastes champs de neige ; de l'eau partout, en avant, en arrière sur les côtés, aussi loin que la vue peut s'étendre. Le fleuve gonflé par la crue du printemps et large de plusieurs kilomètres, coule à pleins bords, serpente en divers bras reliés entre

eux par d'innombrables coulées, et s'étale au loin en inondations permanentes. Par suite de leur faible pente, ses eaux prennent en maints endroits un caractère lacustre. Ce n'est plus un fleuve, c'est plutôt un immense étang, interrompu çà et là par quelque buisson émergeant à la surface, de sorte qu'on ne distingue guère où est son cours véritable; mais le pilote est là pour indiquer la route : nous avançons sans recourir à la sonde, car la profondeur de l'eau est partout suffisante.

Pendant toute cette première journée de navigation sur l'Ob, la quatrième depuis mon départ de Tiumen, je n'aperçois que deux ou trois cabanes sur le rivage. Près d'elles, de petites constructions de bois servent de magasins de grains et de vivres. On a pris la précaution de les élever sur de hauts pilotis, afin de les mettre à l'abri des inondations et de soustraire les provisions à la dent des rongeurs. La journée qui s'était annoncée assez belle se termine mal; le vent recommence à souffler furieusement, amenant avec lui la pluie et le froid. L'Ob, semblable à une mer jaunâtre, roule des vagues houleuses et imprime à notre bateau un mouvement de roulis très accentué.

Le lendemain, 4 juin, à six heures du matin, nous passons devant Sourgout, où l'on ne s'arrête que le temps nécessaire pour prendre du bois. Cette localité, dont le nom figure en gros caractères sur les cartes russes, n'est en réalité qu'une pauvre bourgade, à laquelle le dernier recensement attribue seulement 1150 âmes, mais qui n'en est pas moins regardée comme une capitale par les habitants des misérables hameaux des bords du fleuve, séparés les uns des autres par des centaines de kilomètres de déserts. Sourgout est situé par 61°20′ lat. N.; c'est le point le plus septentrional que j'aie atteint dans mon voyage. Maintenant notre route, tout en conservant

une direction générale à l'est, ira peu à peu en s'abaissant vers le midi jusqu'à Tomsk, qui se trouve par 56°27′, et qu'une distance de 1600 kilomètres, en suivant le cours de l'Ob, sépare du confluent de l'Irtîch

Déjà vers le 60ᵉ degré, le sol, toujours gelé à une faible profondeur, s'oppose au développement normal des arbres, qui croissent avec une extrême lenteur, et dont le tronc n'arrive jamais à un diamètre considérable. Près de Sourgout, on voit encore des bois de pins, de mélèzes et de bouleaux, mais plus au nord la végétation arborescente cesse complètement; le mélèze (*Larix sibirica*) en forme la limite extrême. Au delà, s'étend la toundra, où la seule végétation est celle des herbes, des mousses et des lichens. Cette région désolée et pour ainsi dire éternellement gelée, commence à peu près sous le cercle polaire et s'étend, en Asie seulement, de l'Oural au détroit de Behring sur un espace immense qui ne comprend pas moins de 125 degrés de longitude, plus du tiers de la circonférence du globe.

Dans cette journée, nous quittons le cours principal de l'Ob pour nous engager dans un canal latéral, à peine large de 150 mètres, et bordé sur chaque rive de saules découronnés par la vieillesse, ou bien écroulés les uns sur les autres et pourrissant sur le sol. D'autres arbres plus jeunes luttent pour les remplacer; le tremble au tronc blanc s'élance au-dessus de ses rivaux. Partout où le terrain se relève un tant soit peu, apparaît le bouleau; dans ces plaines marécageuses, on ne trouve plus ni pins ni mélèzes: il faut à ces arbres un terrain plus sec. Çà et là, sous bois, de petits étangs encore gelés sont couverts d'une neige à moitié fondue. Rien ne saurait dépeindre le chaos et la désolation qui règnent dans ces forêts vierges de l'extrême Nord. Le long des berges, des amas considérables de troncs blanchis et de bran-

chages à tous les degrés de décomposition, restent enchevêtrés au milieu des broussailles, offrant un abri sûr à d'innombrables oiseaux d'eau. A chaque tour de roue nous faisons lever des couples de canards ou d'oies sauvages, qui vont se reposer sans défiance à quelques dizaines de mètres plus loin.

Nous passons devant une habitation de pêcheurs. La famille qui l'occupe a maison d'hiver et maison d'été ; cette dernière est à claire-voie et faite de jeunes troncs d'arbres entrelacés.

On rentre dans le grand Ob et le pilote cherche sa route à travers un labyrinthe inextricable d'îles couvertes de jeunes saules, dont la couleur uniformément grise ajoute encore à la mélancolie du paysage. Cette navigation offre quelque ressemblance avec celle du lac Mälaren, en Suède; seulement, ici, il n'y a ni sapins ni rochers; toutes les terres sont basses et ne s'élèvent guère à plus d'un mètre au-dessus du niveau du fleuve. On rencontre souvent des îlots flottants, amas d'herbes, de joncs et de rameaux accumulés, entraînés par le courant; leur état de végétation déjà avancé indique leur provenance lointaine et plus méridionale.

Le bateau sur lequel je me trouve, le *Beljentchenko*, a été pris inopinément par les glaces tout près d'ici, alors qu'il accomplissait son dernier voyage de retour, à la fin de la saison de 1879. Parti de Tomsk pour rentrer à Tiumen, il a été bloqué le 10 octobre et n'a pu être dégagé que le 21 mai 1880. Les passagers ont eu toutes les peines du monde à se procurer des traîneaux pour continuer leur voyage. Heureusement on n'était pas très loin de Sourgout, et les hommes de l'équipage ont pu rassembler les provisions nécessaires pour supporter cette captivité de deux cent vingt-trois jours.

Toutes les fois que, bravant la mauvaise odeur et la

malpropreté, je me risque à l'arrière, sous la tente des passagers de la troisième classe, je suis surpris de la quantité de bébés et d'enfants de tout âge qui courent, à moitié nus, ou s'agitent sous les monceaux de fourrures. Les paysans se montrent très doux avec eux et les mouchent paternellement avec leurs doigts; inutile d'ajouter que le mouchoir est un objet de luxe, absolument inconnu de tous ces gens, grands et petits. Les femmes se pouillent tranquillement *coram populo* et rendent le même service à leurs maris. Tout se fait en silence et avec gravité. Parmi ce grouillement d'êtres de tout sexe et de tout âge, entassés sous ou sur leurs peaux, pas une dispute, pas un mot plus haut que l'autre, mais aussi pas de gaieté. Les petits enfants qui, malgré la saleté du milieu où ils se trouvent, sont parfois fort gentils, paraissent seuls avoir le privilège de faire sourire ces colosses barbus, mélancoliques et résignés, qui s'en vont, à des milliers de lieues de leurs foyers, chercher, non pas la fortune, mais un morceau de pain. Ce n'est pas seulement la Russie qui fournit des émigrants, mais aussi la Sibérie occidentale. Par l'intermédiaire d'un étudiant qui me sert d'interprète, je lie conversation avec un bon vieillard, âgé de quatre-vingt-cinq ans et né dans le gouvernement de Tobolsk. Sous la conduite de la fille d'un de ses amis, il s'en va dans le gouvernement de Yeniseïsk où, me dit-il, la terre est plus fertile : toute une longue vie de travail n'a pas suffi pour assurer l'existence de ses vieux jours; son village ne pouvait plus le nourrir; il le quitte sans regrets et sans un mot de récrimination; il sourit et paraît satisfait de son sort. Un autre me dit qu'il est du gouvernement de Voronège : là, du moins, le sol est fertile, mais c'est la population qui déborde, et il faut bien aller chercher plus loin la terre qui manque; d'ailleurs, pas une plainte; cela lui paraît tout naturel,

peut-être même indifférent. Un type curieux, c'est le moujik qui s'est mis de faction avec sa vieille femme, à la porte du petit salon des premières. Il a choisi ce poste, peu enviable assurément, car il est exposé jour et nuit au vent et à la pluie; il y a installé ses peaux de mouton, et est resté là, sans bouger, depuis le commencement du voyage. Quand arrive l'heure de manger, il tire du sac sur lequel il est assis, une douzaine de petits cubes d'un pain noir, dur comme du bois et de la grosseur d'un morceau de sucre, et les fait tremper dans une jatte de lait qu'il partage ensuite avec sa femme. Je ne lui ai jamais vu faire d'autre cuisine; il ne parle à personne; s'il échange quelques paroles avec sa femme, c'est toujours à voix basse. Que peut-il bien se passer dans la cervelle de tous ces gens-là? Leur seule joie paraît se résumer dans le plaisir de boire le thé, breuvage dont aucun Russe, noble ou paysan, riche ou pauvre, ne saurait se passer un seul jour.

Les jeunes colporteurs tartares que nous avons à bord ne se mêlent aux autres passagers que pour leur vendre des foulards de couleur, des broderies communes ou bien des citrons et des oranges. Entre eux, ils aiment à se bousculer, à lutter, à s'asséner par manière de plaisanterie de formidables coups de poing; plus celui qui les reçoit est frappé fort, plus il rit; il est vrai que les peaux de mouton dont ils sont couverts doivent singulièrement amortir les coups. Un de leurs grands régals est de dévorer à belles dents les poissons crus qu'ils viennent d'acheter aux pêcheurs.

Les Bouriates qui voyagent avec nous sont mieux vêtus et se tiennent plus proprement que les autres passagers du pont. Parmi eux, il y en a deux qui reviennent de Saint-Pétersbourg, où ils ont acheté des pièces d'or à l'effigie de Catherine II, et d'autres monnaies étrangères.

Cette sorte de marchandise est très recherchée dans leur pays; on en fait des colliers et d'autres ornements, dont les jeunes femmes aiment à se parer. Nous avons aussi une vieille dame bouriate qui porte, sous ses fourrures, un surtout de soie noire richement brodé et de belles bottes en maroquin bleu. L'autre jour, elle a ouvert devant moi une grande malle fermée par un cadenas à lettres; j'y ai vu de magnifiques vêtements, des étoffes brodées d'or et de précieux coffrets. Ces gens doivent être riches; mais, soit avarice, soit indifférence ou dédain pour la civilisation russe et le confortable, ils restent à la troisième classe, dorment sur le pont et se contentent de la nourriture la plus grossière.

Ce soir, le coucher du soleil a été splendide. J'avais admiré bien des fois, à d'autres époques et sous d'autres latitudes, la richesse des couleurs dont se pare l'horizon au moment où le soleil vient de le quitter; à Ceylan notamment, j'avais été frappé de la magnificence de ce phénomène; mais je ne sais vraiment pas si, dans ces contrées boréales, l'impression que je ressens n'est pas encore plus vive; en tous cas, elle est de plus longue durée. Un merveilleux rideau de nuages d'azur, frangés de pourpre et d'or, continue à flotter dans l'atmosphère, longtemps après que l'astre du jour a disparu. A la place de la nuit qui développe si rapidement ses voiles sous les tropiques, une douce lumière crépusculaire éclaire ici la nature de ses reflets vert pâle, tandis que nous glissons paisiblement sur la nappe argentée de l'immense fleuve, au milieu des îles innombrables qui obstruent son cours. On ne voit plus le soleil; on le devine seulement à la lueur rosée qui l'accompagne dans sa course au-dessous de l'horizon et qui, après minuit, grandissant peu à peu, ramène la clarté du jour.

Malgré la beauté du spectacle, ces jours sans fin de-

viennent fatigants à la longue. On ne croit jamais qu'il est temps d'aller se reposer; on ne sait pas quelle heure il est, et on dort mal avec la sensation de la lumière du jour.

Dans la matinée du 5 juin, nous abordons en pays ostiak. Sur le rivage se tiennent trois hommes, bientôt rejoints par deux femmes montées chacune sur un petit canot creusé dans un tronc d'arbre; ces dernières sont fort laides, ont les jambes nues malgré le froid, et paraissent très misérables. L'une d'elles demande du tabac; nous lui en donnons : elle allume aussitôt une grosse pipe, dont elle tire quelques bouffées et qu'elle passe ensuite à sa compagne.

C'est la première fois que je me trouve en présence d'individus de cette race; le résultat de mon examen ne leur est pas favorable. Ils me rappellent les Lapons que j'ai vus autrefois en Norvège; ils sont petits et trapus; leur visage est rond et glabre, leur regard inintelligent. Une chevelure inculte leur couvre le front, le cou et les oreilles; enfin ils sont d'une malpropreté révoltante. On ne saurait dire quelle est la couleur de leur peau, sous l'épaisse couche de crasse qui la recouvre.

Plus loin nous voyons un petit village ostiak. Il se compose d'une demi-douzaine de cabanes et de greniers élevés sur pilotis. Tout cela paraît bien misérable; mais au moins ces sauvages ont le bon esprit de conserver les arbres qui les environnent, ce que ne font jamais les Russes civilisés, qui les abattent tous indistinctement et font ainsi le vide autour de leurs habitations.

A une autre station, nous trouvons une quarantaine d'Ostiaks, avec une dizaine de canots. Il faut voir avec quelle agilité, quelle habileté merveilleuse, ces hommes petits et laids, mais robustes et bien membrés, se dirigent sur l'eau, qui semble être leur élément naturel; à

terre, au contraire, ils paraissent lents et stupides. Ils sont vêtus d'une robe en peau de renne qui retombe toute droite et est simplement attachée à la ceinture; les femmes s'habillent à peu près de même et, au premier abord, il est assez difficile de les distinguer des hommes. Un affreux bébé, dont le nez ressemble à une grosse verrue plantée au milieu de la figure, se tient cramponné au dos de sa mère et suce avidement un objet qui me paraît singulier et que je demande à examiner de plus près. Ce hochet ostiak se compose simplement d'un morceau d'intestin de poisson ou d'oiseau, traversé à l'une de ses extrémités par une longue arête qui forme entrave et empêche le petit être de s'étouffer en avalant son jouet.

Les Ostiaks nous offrent en vente du caviar frais, gris ou rouge, renfermé dans des corbeilles, bien tressées en écorce de bouleau, ou dans de petites boîtes en copeaux de mélèze, et différentes sortes de poissons parmi lesquels je remarque des carpes, des perches et des brochets, semblables à ceux qui peuplent nos rivières. Pour 10 kopeks, on a un poisson qui pèse autant de livres ; pour 20 ou 25 kopeks, on peut en emporter la charge d'un homme. Ces gens me paraissent d'une extrême simplicité, pour ne pas dire davantage. Ils cèdent presque immédiatement leurs denrées au prix qu'on leur offre, quelque bas qu'il soit. Ces pauvres sauvages se laissent grossièrement tromper par les Russes et surtout par les Tartares, qui sont les juifs de ce pays; ces derniers profitent de la circonstance pour leur vendre de mauvaises cotonnades à des prix exorbitants; séduits par l'éclat des couleurs, les Ostiaks cèdent à l'impression du moment, et se dessaisissent, sans calculer, de l'argent qu'on vient de leur donner.

Je ne suis pas peu surpris de voir quelques prison-



Riches Ostiaks.

niers de la barge se promener librement à terre et faire tranquillement leurs acquisitions, mêlés aux autres passagers; c'est que l'évasion, dans ces contrées désolées, leur serait peu profitable et qu'ils ne sont guère tentés d'en courir la chance.

En ce moment, la plage présente un aspect particulièrement intéressant. Les Ostiaks ont vendu tout ce qu'ils avaient apporté, et, comme de vrais enfants, se sont parés de leurs nouvelles acquisitions; tous, hommes et femmes, se sont hâtés d'allumer leurs pipes avec le tabac qu'on leur a fait chèrement payer. Pendant ce temps, des spéculateurs improvisés ont acheté des lots de poissons en bloc et les revendent en détail aux retardataires. Plusieurs passagers ont apporté leur marmite; des groupes se forment; on s'installe dans la forêt, on ramasse du bois mort et on allume du feu; le poisson est bouilli et mangé, séance tenante. Nos Tartares, semblables en cela aux Ostiaks, dédaignent tous ces préparatifs; leur cuisine est plus simple encore : ils préfèrent le poisson cru.

Les Ostiaks n'ont pas toujours été ce que nous venons de les voir. Ces peuples, qui vivent aujourd'hui à peu près comme vivaient les hommes préhistoriques de l'Europe occidentale à l'époque du renne, ont eu leur histoire. Avant la conquête russe, ils jouissaient d'une certaine organisation politique; ils habitaient des places fortifiées et des villes régulièrement construites. Maintenant ils ont cessé d'exister comme nation; reculant devant leurs envahisseurs, ils ont cherché un refuge dans les solitudes du nord, vivant de chasse et de pêche, habitant de pauvres huttes disséminées dans la forêt et soumis humblement à leurs nouveaux maîtres. Ils sont très misérables. Le gouvernement les frappe d'un impôt annuel de 4 roubles par tête, somme considérable pour eux et qu'ils

ont beaucoup de peine à payer. De plus, si un Ostiak tue un renard bleu, il ne peut en vendre la peau ; il doit la porter aux magasins de l'État, où on la prend à un taux bien inférieur à sa valeur réelle.

Pendant l'hiver, les Russes voyagent dans leur pays, cherchant à exploiter leur simplicité, et y arrivant presque toujours par un moyen analogue à celui dont je viens d'être témoin. Le marchand se présente dans la cabane de l'Ostiak une bouteille d'eau-de-vie à la main, et entame la conversation en lui versant force rasades. Quand le pauvre homme est arrivé à un degré suffisant d'ivresse, il lui achète à vil prix les dépouilles des animaux qu'il a tués depuis la dernière campagne. Mais ce n'est pas tout : il s'agit maintenant de reprendre l'argent donné. Le rusé marchand déballe des articles de rebut dont il a eu soin de se munir, fascine son client en déployant sous ses yeux des étoffes vulgaires, mais aux brillantes couleurs, et finit toujours par conclure un nouveau marché aussi avantageux que le premier. Il se trouve ainsi avoir résolu, à peu de frais, ce problème ardu : garder l'argent et la marchandise.

En été, les Ostiaks sont victimes d'un autre genre d'exploitation. On les emploie à la pêche du poisson, très abondant et très estimé dans l'Ob et ses affluents. Des capitalistes de Tobolsk les engagent pour toute la saison, ne leur donnant en échange de leur travail qu'un salaire dérisoire, qu'ils trouvent toujours moyen de leur reprendre; ces malheureux restent donc à la fin de la campagne d'été aussi pauvres qu'auparavant. Souvent même ils ont contracté des dettes pour l'année suivante, de sorte que, en réalité, ils finissent par devenir les esclaves des marchands.

Dans ces déplorables conditions d'existence et avec l'intelligence bornée que tous les voyageurs s'accordent

à leur reconnaître, il n'est pas étonnant que le nombre des Ostiaks diminue rapidement. On n'en compte aujourd'hui pas plus de 25 000, dont les campements sont disséminés à travers les immenses solitudes qui s'étendent entre l'Ob et l'Yeniseï. C'est la loi naturelle : partout le faible doit céder la place au fort. Pourtant cette race méritait mieux. Les Ostiaks ont beaucoup de douceur et de bonté dans le caractère ; ils sont hospitaliers envers les étrangers et, surtout, d'une fidélité scrupuleuse à remplir leurs engagements. Quelques-uns, à demi russifiés, ont embrassé le christianisme ; le plus grand nombre est resté idolâtre. Toutefois, si on leur envoie un pope ils se convertissent volontiers, mais ils reviennent à leurs anciennes superstitions dès que celui-ci est parti. Or, comme aucun prêtre de l'Église orthodoxe ne se soucie de vivre parmi eux, il en résulte que ces conversions sont illusoires. Ils ont une coutume bizarre et qui vient confirmer leur réputation d'honnêteté naturelle : de temps en temps ils donnent à leurs idoles quelque menue monnaie ; ce dépôt reste à la portée de tout le monde, sans que jamais rien soit dérobé ; si cependant il arrive qu'un Ostiak est pressé par le besoin, il empruntera à son dieu une petite somme ; mais, dès qu'il en aura le moyen, il la rendra toujours fidèlement. Faire de la divinité un banquier, et d'une statue de bois une caisse d'avances, est une idée assez ingénieuse pour ces peuplades primitives. Il est vrai qu'un pareil système financier serait difficile à appliquer en d'autres pays plus civilisés. Ce détail curieux m'a été certifié par un officier russe qui a vécu longtemps au milieu des Ostiaks, et auquel je dois la plupart des renseignements qui précèdent.

Ce soir, nous nous sommes croisés avec un steamer appartenant à la même Compagnie que le nôtre. C'est un

événement à bord; car, depuis que nous sommes entrés dans les eaux de l'Ob, à l'exception des rares canots des indigènes, nous n'avons rencontré aucune embarcation. Ce bateau vient de Tomsk et traîne à la remorque une barge semblable à la nôtre, vide maintenant, mais que, dans quinze jours, il ramènera chargée de prisonniers. La Compagnie *Kourbatof et Ignatof* entretient trois bateaux pour ce service; chacun d'eux doit faire sept voyages pendant la saison.

La température s'est radoucie; je m'attarde encore aujourd'hui sur le pont, m'amusant à regarder quelque Ostiak pêchant sur la rive, ou bien pagayant avec agilité dans sa coquille de noix. Tout en suivant dans leur vol les bandes de canards et d'oies sauvages qui fuient à tire-d'aile devant nous, j'admire les effets vraiment fantastiques de la lumière crépusculaire.

Du reste, bien qu'il soit plus de minuit, personne, au salon de la première classe, ne songe à se coucher. On joue aux cartes, on boit du thé ou on commande au restaurateur des portions de *silanka*[1].

Timskoë, où nous arrivons le 6 juin, appartient déjà au gouvernement de Tomsk; c'est une petite station à l'embouchure de la rivière Tim. La berge, formée de sable très fin, s'élève à pic, à cinq ou six mètres au-dessus de l'eau; sa partie supérieure est criblée d'une infinité de trous ou terriers, au fond desquels des hirondelles de rivage ont établi leur nid. Ces jolis oiseaux, au plumage gris en dessus et au ventre blanc, sont réunis en nombre considérable; ils fendent l'air de leur vol

1. La *silanka nu skavarodki* est un des triomphes de la cuisine russe. Ce plat de haut goût se compose d'une espèce de choucroute au poisson (ordinairement un sterlet) garnie d'olives, de cornichons (*agourtsi*), de cerises cuites, de pruneaux, et relevée par plusieurs sortes d'épices, clous de girofle, etc.

rapide et infatigable, et nous assourdissent de leurs cris joyeux.

Depuis hier, notre route s'infléchit sensiblement vers le sud. On s'en aperçoit aux pâturages déjà verts, où des troupes de chevaux caracolent joyeusement. Pendant tout l'été on les laisse ainsi, absolument libres; ils travaillent seulement l'hiver. Les arbres sont plus gros et plus vigoureux que ceux que j'ai vus ces jours derniers; bien que la végétation herbacée soit déjà assez développée, ils n'ont point encore de feuilles. Cette anomalie apparente s'explique par le dégel déjà ancien des couches superficielles, alors que les couches inférieures où l'arbre puise sa nourriture, demeurent encore gelées. Bien que nous ayons repassé le 60e degré, on ne voit encore ni pins ni sapins: le sol est trop bas et trop marécageux.

Le sifflet du vapeur se fait entendre; ce signal de départ est donné cette fois bien plus tôt qu'on ne s'y attendait. Beaucoup de passagers ont profité de l'arrêt à Timskoë pour renouveler leurs provisions de bouche, et sont en ce moment dispersés dans les rues du village. Je rentre à bord un des premiers et, du haut de la plateforme, je jouis du coup d'œil original que présente la retraite précipitée de tout ce monde chargé de bouteilles de lait, de pains et de poissons. Une pauvre femme jette son fardeau pour courir plus vite; il était temps : la planche est déjà à moitié retirée. Cependant le marché continue encore de la rive, d'où on lance les pains et où l'on reçoit les kopeks.

Dans la journée, nous sommes restés trois heures au port de Narîm. En Sibérie comme dans la Russie européenne, les villes se construisent généralement sur la rive droite qui, grâce à son élévation constante, n'est pas menacée par les inondations; mais cet avantage est chè-

rement acheté. La berge, incessamment sapée par le flot, s'écroule peu à peu. C'est ainsi que Narîm, quoique fondée à une époque récente, a dû être déjà partiellement reconstruite. Cette petite ville de 2000 habitants renferme plusieurs belles maisons et deux églises; c'est un chef-lieu de district.

Un peu en avant, la Ket se déverse dans l'Ob. Cette rivière, navigable sur un millier de kilomètres, présente, entre les bassins de l'Ob et de l'Yeniseï, une voie de communication naturelle que l'on pourrait facilement compléter au moyen d'un canal de 3800 mètres seulement.

Le 7 juin, nous jouissons d'une température vraiment printanière; depuis deux ou trois jours, la neige a complètement disparu et j'espère que je ne la reverrai pas. L'Ob n'est plus tout à fait aussi large; ses bords reverdissent rapidement sous la double action du soleil et de la différence de latitude. — On me donne l'explication de certaines percées régulières que j'apercevais depuis quelque temps à travers la forêt: elles sont pratiquées par les chasseurs de canards. Ces oiseaux, pendant leurs migrations, s'engagent dans ces trouées qui présentent un long espace vide débarrassé des branches pouvant gêner leur vol; des filets sont tendus sur leur passage, et on les prend par centaines.

Kolpachevo est un petit village sans importance, non loin de la rivière Tchoulym, que les bateaux à vapeur peuvent remonter jusqu'à la ville d'Atchinsk, au nord-ouest de Krasnoyarsk et à peu de distance de l'Yeniseï.

J'ai déjà parlé de l'habitude qu'ont les Russes de faire la sieste après le repas du milieu du jour. De quatre à six heures, le salon est converti en dortoir; puis, c'est une nouvelle journée qui recommence; on reprend du thé comme le matin, et on soupe de dix heures à mi-

nuit. Quand le reste du temps n'est pas consacré au jeu, on s'amuse à croquer les graines provenant des cônes de l'arbre appelé ici *khédre*, et qui n'est nullement, comme ce nom pourrait le faire croire, un cèdre (il n'en existe pas en Sibérie), mais bien le *Pinus cembra sibirica :* ce sont des espèces de petites noisettes contenant des amandes comestibles semblables, pour la forme et le goût, à celles du *Pinus pinea* des pays méridionaux d'Europe et que les Italiens nomment *pignuoli*. Quand les sujets de causerie font défaut, on s'offre entre amis une poignée de graines de *cembra*, et le bruit qu'elles font en s'écrasant sous la dent remplace celui des paroles; c'est pourquoi on a appelé ce genre de distraction « la conversation sibérienne ». Cet usage est général dans toutes les classes de la société : hommes, femmes et enfants passent une notable partie de leur temps à croquer le fruit de l'arbre cher aux Sibériens; partout le sol est jonché de ses écales.

Cette soirée est la dernière que nous passerons à bord; aussi tous les passagers sont-ils joyeux de voir arriver la fin du voyage. Des amateurs organisent un concert en plein air. Les dames de la seconde classe arborent, pour la circonstance, de belles robes aux volants exagérés et dont les immenses traînes balayent le pont, qui du reste en a grand besoin, car je crois bien que, depuis le commencement de la traversée, il n'a pas été lavé une seule fois. Nos étudiantes font leur partie dans les chœurs et sont fort applaudies. La mélodie des chants russes est en général douce et triste; cependant, un jeune docteur militaire, originaire de la Petite-Russie, nous chante quelques airs gais et vifs de son pays, qui me rappellent les *seguidillas* espagnoles.

Le 8 juin, à midi, nous quittons définitivement l'Ob pour entrer dans le Tom, belle rivière large d'au moins

500 mètres; 60 kilomètres seulement nous séparent de Tomsk.

On s'arrête une dernière fois pour charger du bois. Depuis quelques jours, la végétation se développait graduellement à mesure que nous nous éloignions du pôle; d'heure en heure, pour ainsi dire, on pouvait en constater les progrès. Maintenant la forêt, avec sa parure de printemps, est magnifique à voir. Les plantes herbacées croissent ici avec une vigueur et une rapidité extraordinaires, comme l'indique leur tige gonflée de sève; on dirait qu'elles cherchent à regagner le temps perdu. Tout le monde s'éparpille joyeusement dans le bois feuillu, formant de gros bouquets avec les branches fleuries du cerisier à grappes et les fleurs, doubles et d'un beau jaune orangé, d'un superbe bouton d'or particulier à la Sibérie, le *Trolleus asiaticus*.

Un fléau d'un nouveau genre, et auquel j'étais loin de m'attendre, me chasse bien vite du bois. Une nuée de gros moustiques s'acharne sur moi comme un essaim d'abeilles. Pour me défendre contre leurs piqûres douloureuses, je suis obligé de jeter mes fleurs; je n'échappe à leur poursuite obstinée qu'en rentrant à bord.

Quelques heures après, nous sommes en vue de Tomsk, dont on distingue les blanches églises sur la rive droite de la rivière. Dans l'été, l'embarcadère des bateaux à vapeur est à 6 kilomètres du centre de la ville; mais heureusement les eaux du Tom, grossies par la fonte des neiges, sont encore assez profondes, et nous venons mouiller en face de la rue principale. La navigation de Tiumen à Tomsk avait demandé neuf jours, à peu près le temps que l'on met aujourd'hui à traverser l'Atlantique.

CHAPITRE VIII

DE TOMSK A KRASNOYARSK

9-12 juin.

Tomsk. — La poste sibérienne. — Quatre jours en tarantass. — Marinsk et Atchinsk. — La Sibérie orientale. — Arrivée à Krasnoyarsk.

Un voyageur français, qui a passé trois semaines à Tomsk, en décembre 1858, proclame cette ville non seulement la plus jolie de Sibérie, mais encore une des plus jolies du monde[1]. Pendant son séjour, le thermomètre marquait en moyenne — 25 degrés et s'est abaissé une fois à — 38 degrés ; cependant le soleil était splendide et le ciel d'un bleu intense ; la nature sibérienne, sous son éclatant manteau de neige, lui a inspiré le plus vif enthousiasme.

Pour moi, je me trouvais dans des circonstances bien différentes : le printemps était arrivé, mais la pluie, ce fléau si justement redouté du voyageur, l'avait suivi de près ; de plus, j'étais dans une disposition d'esprit peu propre à me faire voir les choses en beau. Les premières difficultés sérieuses de mon voyage commençaient à Tomsk. Je n'avais pas trouvé à bord, comme je l'espérais,

1. *Seize mille lieues à travers l'Asie et l'Océanie,* voyage exécuté pendant les années 1858-1861, par le comte Henri Russell-Killough.

de compagnon de tarantass. Les personnes qui, ces jours derniers, m'avaient fait de belles promesses, n'étaient maintenant occupées que d'une chose : terminer le plus vite possible leurs derniers préparatifs et hâter leur départ, de manière à arriver les premiers à la poste pour ne pas manquer de chevaux. Chacun songeait à ses propres affaires et n'avait guère le loisir de penser aux miennes.

Ma situation ne laissait pas que d'être embarrassante. On ne trouve pas ici, comme à Ékaterinbourg, de tarantass à louer à la poste. Il faut acheter une voiture, ou bien se résoudre à faire la route dans de mauvaises charrettes que l'on change à chaque relai. On doit, en outre, s'occuper des provisions de bouche, car on ne trouve rien ou presque rien sur le chemin. Il faut aussi se munir de graisse pour les roues, de cordes de diverses grosseurs, d'un assortiment de clous, d'une hache et d'autres outils pour pouvoir faire les réparations en route, s'il survient un accident. Comme on ne fabrique rien en Sibérie, et que Tomsk est encore relativement assez rapprochée de l'Europe, c'est ici que l'on doit faire toutes ces acquisitions; à mesure que l'on s'éloignera, le prix de chaque chose augmentera dans de fortes proportions.

Pour comble d'ennui, comme je viens de le dire, la pluie s'était mise de la partie; les rues, couvertes d'une profonde couche de boue et entrecoupées de larges flaques d'eau, étaient devenues à peu près impraticables. J'avais bien l'intention d'acheter un tarantass; mais où le trouver, et comment conclure le marché sans interprète? D'un autre côté, et quand même j'aurais eu une voiture, je ne pouvais, dans mon ignorance de la langue, songer à partir seul.

Donc, le lendemain, ayant mûrement pesé le pour et le contre, et voyant que le temps devenait de plus en

plus mauvais, je me décidai à mettre momentanément un terme à mes perplexités en acceptant l'offre que m'avait faite M. Meyer de partir avec lui pour Krasnoyarsk. C'était pour lui le terme de son voyage, mais pour moi, je ne faisais qu'ajourner et peut-être compliquer la solution du problème; car je n'ignorais pas qu'une fois arrivé à Krasnoyarsk, il me serait bien plus difficile qu'à Tomsk de continuer ma route, les occasions devant être certainement plus rares dans une petite ville que dans une grande. Mais je me disais qu'après tout, le tiers de la distance qui me séparait d'Irkoutsk serait franchi, et je m'en remettais, pour la suite, au hasard des voyages.

N'étant resté que vingt-quatre heures à peine à Tomsk, je ne dirai que peu de mots de cette ville de 30 000 habitants, l'une des plus commerçantes, des plus belles et des plus grandes de la Sibérie. Elle s'élève en amphithéâtre sur les flancs d'une colline qui domine la rive droite du Tom, d'où elle tire son nom. J'ai souvenir d'une fort longue rue bordée de maisons, la plupart en briques, avec colonnades et péristyles, et d'un grand marché-bazar avec des boutiques bien assorties. Ses édifices publics m'ont paru nombreux, mais je n'en parlerai pas, n'ayant fait que les entrevoir à travers la pluie.

Le gouvernement dont Tomsk est la capitale est l'un des plus favorisés de la Sibérie. Il ne s'étend au nord que jusqu'au 60e parallèle et confine au sud à la Mongolie, dont le sépare la chaîne de l'Altaï; son climat est relativement bon, son sol, qui s'abaisse en pentes douces, dans la direction de l'océan Arctique, est propice à l'agriculture, et les districts montagneux de la partie méridionale sont excessivement riches en mines. Après celui de Tobolsk, c'est le plus peuplé de la Sibérie; il compte 850 000 habitants, répartis sur un même nombre de kilo-

mètres carrés. La petite ville de Barnaoul, à 400 verstes au sud de Tomsk, sur l'Ob, m'a été dépeinte sous les couleurs les plus favorables : la terre y est d'une fertilité extraordinaire, la végétation luxuriante, les fruits abondants et la vie à très bon marché : ce serait, au dire des voyageurs, une sorte de paradis sibérien.

L'hôtel Tiedskoff, de Tomsk, n'est pas beaucoup meilleur que celui de Tiumen. Je ne trouve dans ma chambre qu'un ameublement tout à fait primitif. Il y a cependant un petit lit en fer, mais sans matelas ni couvertures; naturellement, pas de draps, encore moins de serviettes. On dirait vraiment que l'eau, dans ce pays, est une marchandise de prix, tant elle est parcimonieusement distribuée. C'est dans le corridor commun que se trouve l'unique appareil destiné à la toilette des voyageurs. Un récipient de cuivre, qui peut contenir au plus deux litres, est suspendu au mur ; le fond en est traversé par une tige mobile, terminée par une boule formant soupape. Chaque fois qu'on la soulève pour se laver les mains, l'ouverture livre passage à un mince filet du précieux liquide. Le bassin métallique fixé au-dessous est le seul vase mis à la disposition des voyageurs, pour quelque usage que ce soit. Cependant le maître d'hôtel, gros homme joufflu et barbu, paraît se donner beaucoup de mal pour être agréable à ses hôtes. Toutes les fois qu'il me rencontre dans les escaliers, il m'accable de vigoureuses poignées de main ; comme il ne parle que le russe, ses bons offices se bornent à cette démonstration extérieure.

Plusieurs marchands chinois sont logés à l'hôtel ; c'est ici que je rencontre, pour la première fois depuis mon départ, les fils du Céleste Empire. Du reste, Tomsk est deux fois plus près de Pékin que de Paris ; aussi y voit-on, je crois, bien plus de Chinois que de Français.

M. Meyer avait fait acheter par un de ses correspondants un bon tarantass qui était remisé dans la cour. A midi, par une pluie battante, nous procédons à l'installation des bagages et des provisions de toute sorte. Les chevaux de poste, retenus dès la veille, ne tardent pas à arriver. Aucun de nos compagnons n'est encore prêt à partir; on nous regarde avec envie; nous sommes fiers d'être les premiers sur la route.

Mon apprentissage du tarantass, entre Ékaterinbourg et Tiumen, ne m'avait donné qu'une idée incomplète de cette manière de voyager. J'avais subi cette première épreuve sans trop de fatigue, et, ne m'attendant pas à rencontrer plus de difficultés par la suite, j'étais porté à taxer d'exagération les récits des voyageurs. Mon illusion ne devait pas être de longue durée; avant même de sortir de Tomsk, il fallut bien me rendre à la triste réalité. La route, déjà exécrable en ville, suit un faubourg long de plusieurs verstes qui, débouchant dans la campagne, se convertit en une large avenue, couverte d'une boue noire et profonde, d'où nos chevaux, malgré leur ardeur, ne peuvent se dépêtrer. On l'évite en prenant, sur les côtés, de petits chemins coupés, à chaque pas, de fondrières et de fossés pleins d'eau. Bientôt toutes ces routes s'entre-croisent; la plaine n'est plus qu'un marais où il faut toute l'habileté du *yemstchik* et la vigueur de nos quatre chevaux attelés de front pour pouvoir avancer. Dans certains endroits, la vase atteint une telle profondeur que notre voiture s'enlizerait entièrement, si on n'avait pris la précaution de jeter, sur ce sol défoncé, des troncs d'arbres qui forment une sorte de plancher branlant. Lorsque nous nous engageons sur ces dangereuses passerelles, disloquées par un long usage, nous éprouvons une série de ressauts et de contre-coups si violents qu'il me semble impossible de pouvoir continuer dans de pareilles condi-

tions. A chaque instant, je crois que notre équipage va être mis en pièces et j'attends le choc suprême et définitif qui terminera mon supplice. A demi couchés sur les bagages mal assujettis, cramponnés énergiquement, les pieds arc-boutés contre le siège du cocher, tantôt nous roulons l'un sur l'autre, tantôt nous sommes lancés en l'air, où nous pensons nous briser la tête contre les ferrures de la capote, puis nous retombons brusquement d'une hauteur de plusieurs pieds, pour être projetés aussitôt sur les angles de notre affreux véhicule. Ce premier relai est de 30 verstes, que nous parvenons, je ne sais comment, à franchir en moins de quatre heures, pendant lesquelles la pluie n'a pas cessé un instant.

J'admire notre yemstchik qui a fait des merveilles; certes il a bien gagné les 20 kopeks de pourboire que nous lui donnons pour sa peine. Mais que dire de nos chevaux? Ils manquent d'élégance et ne sont pas beaux à voir, avec leurs longs poils que l'étrille n'a jamais touchés. Mais quels incomparables animaux pour sortir d'un mauvais pas et soutenir une allure toujours rapide à travers tant d'obstacles. Ils sont plus petits que les chevaux anglais, mais bien plus durs à la peine. Les chevaux de Tomsk forment une race très estimée; de plus, grâce à l'abondance des pâturages, ils sont à très bon marché; on peut avoir un excellent cheval pour 100 francs.

Le système d'attelage usité en Sibérie est très ingénieux, et tend à diminuer autant que possible la fatigue des animaux. Tout repose sur la *douga*, pièce de bois courbée en forme d'arceau, et placée au-dessus de l'encolure du cheval du milieu; aux étrangers, cet appareil semble, au premier abord, inutile et encombrant, tandis qu'en réalité il est de la plus grande utilité. En effet, les deux extrémités de la *douga* servent comme de ressorts pour maintenir l'écartement des brancards, qu'une

corde serrée tend au contraire à rapprocher. Le collier reposant sur cette corde, constamment tendue, devient fixe et ne pèse plus sur le garrot. Le cheval du milieu, libre de traits, est placé entre les deux brancards qui ne touchent jamais son corps; les autres chevaux sont attachés simplement de chaque côté par des cordes. Quel que soit leur nombre, l'ensemble forme toujours ce qu'on appelle « une paire » ou bien une *troïka*.

J'ai maudit tout à l'heure notre tarantass qui n'en peut mais; souillée d'une épaisse couche de boue, misérable d'aspect, cette vaillante voiture n'en a pas moins supporté, sans broncher, une épreuve à laquelle tout autre véhicule européen eût succombé dès le début.

Le deuxième relai, de 14 verstes, est encore plus mauvais, si c'est possible. A la maison de poste, nous sommes rejoints par le tarantass de M. Sawitsky; il passe devant nous grâce à son *podorojné* officiel qui prime le nôtre, et nous marchons de conserve, avançant toujours, malgré l'état horrible des chemins et les obstacles sans cesse renaissants.

M. Meyer ayant un podorojné, je n'avais pas eu besoin d'en prendre un autre à mon nom et, pour cela comme pour le reste, je supportais la moitié de la dépense, d'ailleurs peu élevée.

Au sujet de cette pièce, qui joue un rôle si important dans les voyages en Sibérie, quelques mots d'explication sont nécessaires.

Il y a trois sortes de podorojné : celui de courrier, l'officiel et l'ordinaire.

Le premier est réservé aux courriers de cabinet; cependant, par faveur spéciale, des personnages importants peuvent en obtenir. L'heureux porteur de cette pièce, timbrée de trois cachets, a le droit de réquisitionner les meilleurs chevaux de la station, et a le pas sur

tous les autres voyageurs. Les maîtres de poste doivent toujours tenir en réserve trois chevaux, pour le cas où un courrier viendrait à se présenter. De plus, il ne leur est alloué qu'un certain nombre de minutes pour changer l'attelage, et la course doit s'effectuer à grande vitesse, dans des conditions normales de 14 à 15 verstes à l'heure, si l'état de la route le permet. Le service de la poste aux lettres est assimilé à cette première classe.

La seconde classe est le podorojné officiel, marqué de deux cachets. Il est aussi très estimé, car on ne le donne qu'aux officiers de terre et de mer et aux personnes au service du gouvernement. Celui qui en est muni a l'avantage de passer les ponts et les bacs gratuitement; il n'a rien à payer non plus pour le graissage de ses roues; il est tenu seulement de fournir le suif. Toutefois, en cas de manque de chevaux, il n'a pas le droit d'en réquisitionner; il lui faut attendre que le dernier attelage rentré ait pris un repos de cinq heures; après quoi, il peut partir avant les autres voyageurs, quand bien même ceux-ci seraient arrivés avant lui.

Celui de troisième classe, ou podorojné ordinaire, n'a qu'un seul cachet. On le délivre aux simples particuliers, marchands ou autres, sans distinction de titre ou de rang. C'est celui que nous avions, et qui ne nous donnait le droit d'avoir des chevaux que quand la poste, les courriers et les fonctionnaires de l'État avaient déjà été servis. Il est vrai que lorsque les chevaux de la station font défaut, on a la ressource de s'adresser aux paysans; mais alors il faut perdre beaucoup de temps, débattre les prix et, en somme, payer infiniment plus cher des chevaux moins bons.

On comprend, dès lors, combien il importe de prendre rang aussitôt après l'arrivée. En descendant de voiture, on présente son podorojné au smotritiel (maître de poste)

qui l'enregistre immédiatement sur un livre à ce destiné, et vous annonce s'il a des chevaux disponibles. S'il n'en a pas pour le moment, il vous dira à quelle heure vous pourrez en avoir ; mais vous ne serez jamais sûr de votre fait, car, à chaque instant, il peut survenir un nouveau voyageur dont le podorojné prime le vôtre. Le registre du smotritiel doit faire mention de l'heure de l'arrivée et du départ de chaque voyageur, de sorte que, pour qui sait lire le russe, il est facile de vérifier si toutes les troïka qui doivent être mises à la disposition du public sont réellement en service. Enfin, si vous croyez avoir quelque sujet de plainte, vous pouvez consigner vos observations sur un livre spécial. Tous ces documents sont vérifiés de temps en temps par l'autorité supérieure.

Tant qu'il trouvera des chevaux aux stations, un Russe ne s'arrêtera jamais en route. Dix, quinze, vingt nuits passées en tarantass ne l'effraient nullement ; il arrive ainsi à franchir en été 200 verstes par jour, soit 213 kilomètres, et bien davantage en hiver, alors que les roues sont remplacées par des patins et que la neige a nivelé les chemins. Les Sibériens sont fiers de l'organisation de leur service postal, et aiment à se vanter de la rapidité merveilleuse avec laquelle ils franchissent d'énormes distances. Mais ce qu'ils ne disent pas, c'est que leurs routes sont détestables, qu'il faut renoncer à tout confort, et enfin être doué d'une constitution particulière pour supporter les fatigues, les misères et les privations de toute sorte, qui sont l'accompagnement obligé d'un voyage en tarantass.

Nous arrivons au milieu de la nuit au quatrième relai. Le maître de poste n'a pas de chevaux disponibles. D'autres voyageurs, venus avant nous, attendent leur tour, prenant du thé ou dormant sur les bancs de la station. Parmi eux se trouve M. Sibiriakoff, dont je me

rappelais avoir vu le nom inscrit en lettres d'or dans le grand salon de l'hôtel Continental, à Paris, lors du banquet offert, le 5 avril 1880, par la Société de Géographie au professeur Nordenskiöld, au retour de son grand voyage d'exploration dans les mers sibériennes. L'heureuse expédition de 1878-1879 avait eu lieu grâce à l'appui de S. M. le roi de Suède et de Norvège, et aussi aux libéralités du Suédois Oscar Dickson et du Russe Alexandre Sibiriakoff.

Ce richissime négociant, propriétaire de mines d'or dans la Sibérie orientale, vient de Saint-Pétersbourg et se rend à Irkoutsk, où il habite pendant l'été. Afin de gagner du temps, il a préféré prendre la voie de terre, par Omsk, et il vient de faire 2000 verstes d'une seule traite, par des chemins affreux. Un accident est arrivé à son tarantass, et il attend le jour pour le faire réparer. M. Sibiriakoff parle parfaitement le français; il m'apprend qu'il a quitté Saint-Pétersbourg, douze jours après moi, le 26 mai, et qu'il espère être rendu chez lui dans une huitaine; il m'invite à venir le voir à Irkoutsk. Il aura employé ainsi vingt-deux jours et autant de nuits à faire ce voyage. Il est difficile d'aller plus vite en cette saison; en hiver on pourrait gagner facilement trois ou quatre jours. On raconte même qu'il y a une douzaine d'années, le gouverneur général de la Sibérie orientale, mandé d'urgence par l'empereur, a accompli ce même trajet de 6000 kilomètres en onze jours. Mais on ne dit pas combien de chevaux sont morts sur la route. C'est là un tour de force qui aura peu d'imitateurs.

Pendant que nous causons ainsi, mon compagnon n'a pas perdu son temps : il a trouvé des chevaux de paysans, que l'on consent à nous louer à un prix quintuple du tarif de la poste. Aussi, malgré l'obscurité et le mau-

vais temps, nous ne tardons pas à nous remettre en route. Il est essentiel de prendre l'avance sur les voyageurs que nous avons vus à la station.

Les chemins sont tout aussi mauvais qu'auparavant; inutile de dire que je n'ai pu fermer l'œil de la nuit. Dans la journée, au moins, je pouvais me rendre compte de ce qui se passait autour de moi, prévoir jusqu'à un certain point les chocs les plus formidables, et prendre quelques précautions pour en amortir l'effet. Cette suprême ressource m'est interdite; nous subissons, sans discontinuer, d'épouvantables secousses que les ténèbres rendent encore plus effrayantes. C'est au point que je me demande sérieusement si je ne suis pas devenu fou, pour être ainsi venu, de gaîté de cœur et sans que rien m'y forçât, me soumettre à de pareilles épreuves. Singulier voyage d'agrément, en effet, que celui que je fais en ce moment !

Heureusement, au mois de juin et par 56 degrés de latitude, les nuits ne sont pas longues. Au point du jour, nous passons en bac une petite rivière, une heure après, une seconde beaucoup plus large, et enfin, à huit heures, nous arrivons à la cinquième station où, malgré notre fatigue, nous apprenons avec plaisir qu'il y a des chevaux disponibles.

Entrons maintenant à la maison de poste, et laissons souffler ces malheureuses bêtes qui viennent de faire une trentaine de verstes, sans un instant de répit, à travers des fondrières indescriptibles. Leur repos ne sera pas long, et l'on n'aura guère d'égards pour leurs services. Dans ce pays si riche en pâturages on ne leur donnera pas même une brassée de foin. Couvertes de boue et de sueur, elles continueront à recevoir sur le dos la pluie battante, sans que l'on songe à les mettre à l'abri, ou à les protéger par une couverture. Puis, au bout d'un quart

d'heure, quand le yemstchik aura bu son vodka et savouré son thé, il enfourchera le meilleur de ses chevaux, et reviendra à la station d'où il est parti; les pauvres bêtes devront s'estimer heureuses, si on ne les ramène qu'au petit trot, et si on leur permet de tondre quelque peu l'herbe qui croît sur les bords de la route. Ce n'est qu'une fois rentrées à l'écurie qu'elles recevront leur maigre pitance, avec la perspective de recommencer la même course, cinq heures plus tard, de jour ou de nuit et n'importe par quel temps.

Dans la région que nous parcourons, les maisons de poste appartiennent au gouvernement. Elles sont de bois, comme celles des paysans, mais généralement plus grandes et mieux bâties ; elles se trouvent ordinairement à l'une des extrémités du village; on les reconnaît à un grand poteau bariolé de blanc et de noir, indiquant le nom de la station et sa distance en verstes depuis Moscou. Le plus souvent un portique, faisant avance sur la rue, abrite un escalier de quelques marches. La maison renferme le logement du smotritiel et la chambre réservée aux voyageurs. L'ameublement de cette dernière est fort simple; il se compose uniquement d'une table avec un chandelier, de trois ou quatre chaises et de quelques bancs ou canapés, plus ou moins bien rembourrés, parfois même pas du tout, lesquels avec beaucoup de bonne volonté peuvent servir de lits. Indépendamment de l'icone (image sainte grossièrement enluminée et entourée d'un cadre de clinquant, que l'on retrouve infailliblement dans toute habitation russe ou sibérienne et devant laquelle brûle constamment une petite lampe) on voit, appendu à la muraille, un tableau indiquant les distances entre les deux stations voisines, le tarif des chevaux calculé d'après le nombre de verstes, et enfin des renseignements détaillés sur la route et l'état dans lequel elle se trouve.

Le portrait du tzar, les photographies du maître de la maison et des membres de sa famille, complètent parfois cette décoration primitive. Le voyageur a le droit d'occuper cette chambre gratuitement, pendant tout le temps qu'il attendra les chevaux, et même, s'il juge à propos d'y séjourner pour un motif quelconque, il n'aura absolument rien à payer pendant les deux premiers jours.

Le prix des chevaux est très modéré dans la Sibérie occidentale. On paie 1 kopek et demi, par verste et par cheval, soit 4 kopeks et demi par troïka. On ne donne pas moins de trois chevaux ; si la route est difficile et l'étape longue, il arrive souvent que le maître de poste vous en fournit quatre et même cinq ; mais on ne paie toujours que pour trois. Ainsi, par exemple, pour un trajet de 22 verstes (23 kilomètres et demi), la dépense totale sera à peu près d'un rouble, soit au taux actuel, 2 fr. 50. On ne doit rien de plus au maître de poste ; cependant, pour se concilier les bonnes grâces de ce personnage important, on fera bien de lui abandonner quelques kopeks, pour faire un compte rond. Rigoureusement on n'est pas tenu de donner quelque chose au yemstchik, mais il est d'usage de le gratifier d'un pourboire de 10, 15 ou 20 kopeks ; les cochers ne manquent pas de se redire l'un à l'autre la somme qu'ils ont reçue, et proportionnent l'allure des chevaux à la générosité du voyageur. Pour faire face à toutes ces dépenses, il est essentiel de se munir, avant de quitter les villes, de deux sacs, l'un renfermant la monnaie de billon, l'autre les petites pièces d'argent, et aussi d'un nombre raisonnable de billets de banque d'un rouble. Sans cette précaution, on éprouverait de grandes difficultés dans les villages, pour se procurer de la petite monnaie ou pour changer de gros billets.

Maintenant il est temps d'aborder la question de la vie

matérielle. On a déjà vu qu'il ne fallait pas songer à dormir dans un lit ; mais on ne peut pas se passer de manger en route. Or, nous conseillons au touriste tant soit peu difficile, ou simplement tenant à des heures réglées pour ses repas, de renoncer à tout projet de voyage en Sibérie ; car, en ce pays, non seulement on ne sait jamais quand on pourra manger, mais encore on est certain de ne trouver sur la route aucun aliment sérieux.

Il est vrai qu'on se procurera presque toujours, et à très bon marché, du lait excellent, assez souvent du pain noir (le blanc ne se trouve que dans les villes), quelquefois des œufs durs, plus rarement une bouteille de kvas ou de *kislitchi* (sorte d'hydromel mousseux), mais rien autre chose. J'ai vu affichée, parfois, une liste assez longue de plats, avec le tarif en regard de chaque article. Le maître de poste, s'il les avait, serait tenu de les fournir au prix marqué ; mais comme il n'a jamais rien, cette carte qui fait venir l'eau à la bouche du voyageur affamé n'est, en définitive, qu'une mauvaise plaisanterie. Il ne faut donc compter que sur les provisions que l'on apporte avec soi.

La seule chose que vous ayez le droit d'exiger du maître de poste, c'est l'eau bouillante qui doit vous être fournie à toute heure du jour ou de la nuit. L'ustensile qui sert à la préparer s'appelle *samovar*. En Sibérie comme en Russie, c'est un objet d'absolue nécessité ; c'est la première chose qu'achètera le paysan qui veut se mettre en ménage ; toute sa vie il l'entretiendra soigneusement et l'emportera même avec lui en voyage, ainsi que je l'ai vu faire aux pauvres émigrants sur les bateaux de l'Ob et de la Kama.

Le samovar est une grande urne en cuivre poli, pouvant contenir trois, quatre ou cinq litres d'eau, et traver-

sée, de haut en bas, par un cylindre dans lequel on place des charbons ardents. Le feu ne tarde pas à faire bouillir l'eau, qui s'écoule à volonté au moyen d'un robinet. La partie supérieure de l'appareil est évasée en forme d'entonnoir ; on y adapte la théière, dont le contenu se maintient ainsi à une température très élevée. Le grand avantage du samovar est de fournir, sur la table, de l'eau constamment bouillante. Les voyageurs ont toujours avec eux leur provision de thé et de sucre. A peine arrivé à la station, on s'occupe à préparer la boisson favorite. C'est un heureux moment et qui fait oublier bien des misères. J'ai toujours trouvé en Russie, et surtout en Sibérie, le thé excellent ; il est vrai que l'on n'y consomme guère que des produits de choix, importés directement de la Chine par les caravanes, et n'ayant pas eu à subir l'influence fâcheuse d'une longue traversée maritime. Les Russes en font une énorme consommation ; je les ai imités et je m'en suis bien trouvé. A chaque arrêt, j'en prenais plusieurs grands verres, et je trouvais dans cette boisson délicieuse un généreux stimulant, qui remplaçait jusqu'à un certain point une nourriture plus substantielle et m'aidait à supporter les fatigues parfois excessives du voyage. J'ai déjà dit qu'on ne prend jamais le thé dans des tasses, ce qui me paraît plus logiqne, car, à travers la transparence du cristal, on juge mieux du degré de force de la liqueur, que vous dosez à votre gré au moyen du samovar. Il est à remarquer que je n'ai jamais vu un verre se casser au contact de l'eau bouillante. Une tranche de citron remplace, dans le thé russe, le nuage de crème dont on fait usage chez nous. Le maître de poste fournit les verres et la théière, et « une » petite cuiller qui sert, à tour de rôle, aux buveurs de thé. On lui donne en échange de tout cela une pièce de 10 ou de 15 kopeks.

Grâce aux provisions que M. Meyer a achetées à Tomsk,

nous faisons un déjeuner que la faim assaisonne, et nous nous remettons en route, sans perdre de temps.

Les petits chevaux sibériens, quoique surmenés constamment, sont si ardents qu'il faut avoir soin de leur tenir la tête pendant qu'on les attelle. Nous montons les premiers, et le plus doucement que nous pouvons, pour n'imprimer aucune secousse au tarantass. Au moment où le cocher saute à son tour sur le siège, l'homme qui tenait les chevaux s'esquive; ils partent aussitôt à fond de train, entraînant derrière eux, comme un léger tilbury volant sur une belle route, la lourde machine oscillante qui trace un profond sillon dans la fange. Chaque départ s'effectue ainsi. Plus tard, lorsque la première impulsion s'est ralentie, la vue seule du fouet, brandi dans les airs par le yemstchik, suffit à leur faire reprendre leur allure endiablée. Le passage des ravins est particulièrement effrayant : le commencement de la descente se fait assez bien et avec une lenteur prudente; mais, peu à peu, le poids de la voiture entraîne les chevaux; le cocher les retient d'abord, puis les laisse libres de courir et les excite ensuite, de manière que la fin de la descente s'accomplit avec une rapidité vertigineuse : l'élan est tel qu'une bonne partie de l'escarpement opposé est franchie au triple galop. Mais là où la situation est encore plus critique pour les voyageurs, c'est lorsqu'il se trouve, dans l'intervalle, un pont à passer. On peut être certain que le sol, raviné par les pluies, formera un trou profond en avant du premier tronc d'arbre. Je laisse à penser quel choc épouvantable se produit à l'instant où les roues de la voiture lancée à toute vitesse viennent heurter l'obstacle. La première fois que je fus emporté ainsi, je crus à un réel danger; mais j'ai vu si souvent se renouveler cette effrayante manœuvre, que j'ai fini par m'y habituer, acquérant d'un autre côté la conviction que le

tarantass, grâce à sa construction spéciale et à sa longueur extraordinaire, est une voiture inversable. Il faut dire aussi que les cochers sibériens sont d'une habileté merveilleuse; avec leurs chevaux demi-sauvages, harnachés tant bien que mal, au moyen de lambeaux de cuir et de cordes usées, ils ont fini par m'inspirer une confiance à peu près illimitée. Avec eux, quel que soit l'état des chemins, aucun accident sérieux n'est à redouter.

Nous roulons ainsi toute la journée. Vers midi la pluie a cessé. On nous dit que nous avons passé la plus mauvaise partie de la route.

Le pays que nous traversons est couvert de forêts de bouleaux et de pins. Dans les plaines infinies où serpente l'Ob, un renflement de quelques mètres au-dessus du niveau général prenait le nom de montagne. Ici, la campagne présente un autre aspect; ce n'est plus un terrain absolument plat; ce n'est pas non plus un pays de montagnes, ni même de collines ; c'est un territoire largement ondulé et coupé de ravins peu profonds, mais aux pentes abruptes. Pas une pierre, et c'est fort heureux; car la violence des secousses que nous éprouvons est amortie par la fange. Que de gens naissent, vivent et meurent, au milieu de ces terres noires, sans avoir jamais vu, je ne dirai pas un rocher, mais une simple pierre! Il est vrai que cette absence de matériaux solides rend l'entretien des chemins très difficile : c'est peut-être pourquoi on ne les entretient pas du tout.

Les maisons de poste sont espacées à des distances qui varient entre 18 et 25 verstes. Dans l'intervalle, on traverse un ou deux villages, le plus souvent à cheval sur l'un des nombreux cours d'eau qui vont à l'Ob. Ce sont les parties les plus difficiles de la route : entre deux rangées de cabanes de bois toutes exactement semblables, s'étend un bourbier noir et infect, composé d'un

amalgame de fange et de fumier détrempé par les pluies, où nos malheureux chevaux pataugent d'une façon désespérée, enfonçant parfois jusqu'au poitrail.

Comme les maisons des paysans ne sont pas soutenues par des fondations en maçonnerie, et qu'elles reposent directement sur le sol, il arrive souvent que le terrain s'affaisse, entraînant avec lui une partie de la construction, qui s'incline alors tout d'une pièce, de la façon la plus lamentable. Cependant aucun danger d'écroulement n'est à craindre, car les troncs d'arbres qui la composent sont solidement reliés entre eux. Tant que ces maisons sont neuves, elles demeurent à peu près d'aplomb ; mais sous, l'influence des années et des dégels du printemps, elles arrivent à prendre les positions les plus invraisemblables.

Lorsqu'une maison est uniquement destinée à l'habitation des hommes, elle se compose ordinairement d'un simple rez-de-chaussée. Mais si le propriétaire possède des bestiaux et s'il se livre à une exploitation rurale, il habitera un premier étage élevé au-dessus de ses écuries ; des petites constructions basses, servant de magasins pour les denrées ou de réduits pour les animaux, entourent une cour tellement pleine de fumier, qu'en temps de pluie on ne peut y circuler qu'en s'aventurant sur des troncs d'arbres, jetés çà et là en guise de passerelles. En Sibérie je n'ai jamais vu utiliser l'engrais ; la terre est si fertile et si facile à travailler qu'on obtient sans peine de fort belles récoltes ; et puis, comme ce n'est pas le terrain qui manque, si un champ est fatigué on passe à un autre. Le paysan ne se donne pas la peine de transporter le fumier, dont il paraît même ignorer l'utilité. Partout on le regarde comme encombrant et sans valeur, et on s'en débarrasse en le jetant à la rivière, s'il s'en trouve une à proximité.

A la nuit tombante, nous arrivons à Marinsk, petite ville de 5000 habitants, neuvième relai à 211 verstes de Tomsk. La maison de poste est plus grande, plus propre et mieux construite que celles où nous venons de passer; on nous donne du pain à peu près blanc.

Le lendemain, 11 juin, nous sommes rejoints par un tarantass où nous retrouvons des personnes de connaissance : ce sont les dames de Blagovestchensk qui ont accepté la compagnie d'un jeune officier; grâce au podorojné officiel de ce dernier, elles ont pu voyager très vite, et n'ont jamais manqué de chevaux. Nous mettons en commun nos provisions, et nous faisons à la station un déjeuner fort gai.

La route est décidément meilleure, cependant il y a encore de bien mauvais pas ; parfois, d'effroyables secousses me rappellent à la réalité. Le temps est devenu agréable, et, pour changer de position, je fais un relai entier sur le siège à côté du yemstchik, admirant la campagne, très belle sous sa parure printanière, et dont le relief commence à s'accentuer.

Au seizième relai, dans le gros village de Bogotalskaia, je suis témoin d'un incendie qui a déjà dévoré plusieurs maisons et menace de prendre des proportions considérables. Des paysans, porteurs de seaux et d'échelles, se pressent sur le lieu du sinistre ; d'autres, armés de haches, abattent les constructions voisines qui pourraient aider le feu à se propager. On jette de l'eau sur le foyer, mais en bien petite quantité ; je n'ai vu fonctionner aucune pompe. Il ne m'a pas paru qu'il existât un corps de pompiers régulièrement organisé ; tout semblait se passer dans la plus grande confusion. Je ne sais pas ce qu'il en est advenu, car l'incendie n'a pas retardé notre départ d'une minute, et nous avons quitté la station sans nous en préoccuper davantage.

Les incendies, dans ces villages entièrement construits en bois, sont encore rendus plus fréquents par l'usage qu'ont les habitants de laisser brûler, nuit et jour, une lumière devant l'image de leur saint favori. Nous voyons souvent, sur notre passage, de grandes places noires couvertes de débris calcinés. Les compagnies d'assurances ne feraient pas ici de bonnes affaires; du reste, on me dit qu'elles refusent d'assurer les maisons des paysans.

La station suivante est la dernière du gouvernement de Tomsk. A quelques verstes plus loin, se dressent deux pilastres en briques rouges : c'est la frontière de la Sibérie orientale, immense division territoriale dont l'océan Pacifique et la mer du Japon forment la limite opposée.

Toute cette journée, nous avons voyagé en compagnie. Nos trois tarantass suivent les bords de la rivière Tchoulym ; il n'y a plus de route tracée, ou du moins, s'il y en a une, nos cochers la jugent impraticable et préfèrent se lancer, au gré de leur fantaisie, au milieu de la prairie, vierge d'ornières. Nous roulions à toute vitesse sur un tapis d'herbes et de fleurs, suivant, à quelques centaines de mètres les uns des autres, une direction parallèle, lorsque tout à coup j'aperçois le tarantass de notre ami Sawitsky, immobile et fortement penché sur le côté. Ses quatre chevaux, enfoncés jusqu'au poitrail dans un traîtreux bourbier, s'épuisaient en efforts inutiles. Il ne fallut pas moins de nos deux attelages réunis et d'une bonne heure de travail pour le tirer de ce mauvais pas.

A la tombée du jour, nous passons en bac la rivière, beaucoup plus large que la Seine à Paris. Elle est navigable jusqu'ici pour les bateaux à vapeur, et encore plus haut pour les barques, jusqu'à un point qui n'est qu'à une douzaine de verstes du fleuve Yeniseï. En ouvrant un canal, dont la dépense a été estimée à deux millions de

roubles, on relierait les deux systèmes de navigation de l'Ob et de l'Yeniseï.

Une pente abrupte escalade la rive droite; la berge est couronnée de maisons: nous sommes à Atchinsk, petite ville de 4000 habitants, mais qui, dans cette contrée peu peuplée, a une certaine importance comme centre d'étape sur la grande route sibérienne.

Ayant trouvé un nombre suffisant de chevaux à la station, nous prenons seulement le temps de souper avec nos provisions communes et nous repartons en toute hâte. C'est la règle en Sibérie. Du reste, à quoi bon passer la nuit à la maison de poste : c'est du temps perdu. Et puis, y serait-on beaucoup mieux que dans sa voiture?

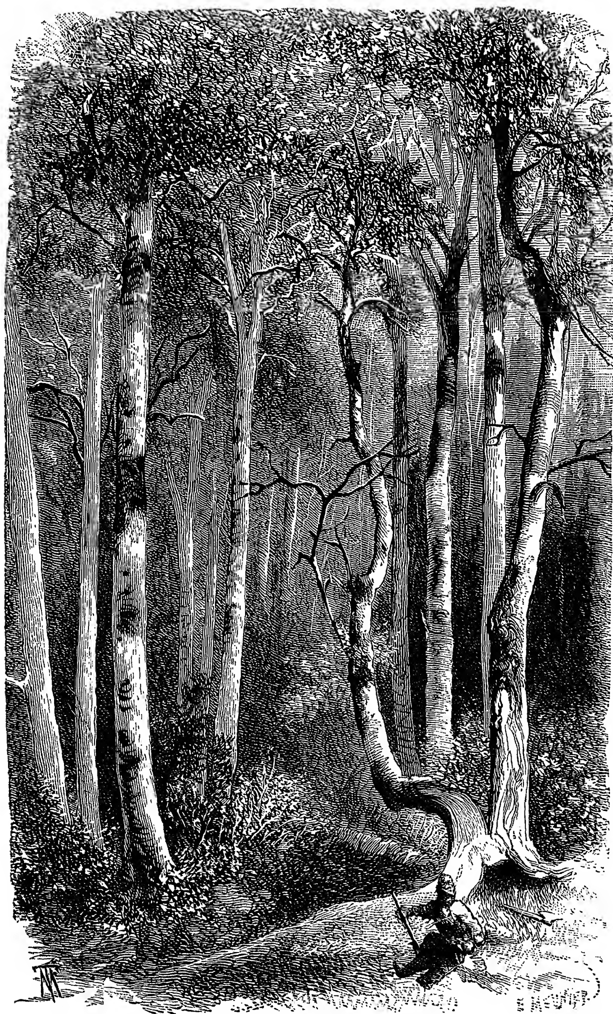
La nature a-t-elle repris ses droits, ou bien le chemin est-il devenu meilleur, toujours est-il que j'ai parfaitement dormi pendant cette troisième nuit. A trois heures du matin, l'absence de tout bruit et de tout mouvement interrompt mon sommeil. Il fait grand jour; nous sommes arrêtés au milieu d'un village, en face de la poste; tout dort autour de moi, mon compagnon, le yemstchik et, je crois bien aussi, les chevaux. Je réveille M. Meyer, et nous constatons que nos amis ont pris les devants sans nous attendre. Chacun pour soi: c'est aussi la devise sibérienne.

Le froid est vif, le terrain, plus accidenté. Une magnifique forêt de bouleaux et de trembles, ces derniers non encore feuillus, bien que nous soyons au 12 juin, couvre tout le sol, à l'exception de quelques rares cultures. Aux alentours des villages, des troupes de chevaux en liberté paissent de superbes pâturages. Cependant, depuis que nous sommes entrés dans la Sibérie orientale, le tarif des chevaux a doublé; nous payons maintenant 3 kopeks par verste et par cheval.

Le smotritiel de la vingt-quatrième station est un juif. Il prétend qu'il n'a pas de chevaux disponibles. Voyant que l'insistance de M. Meyer ne sert à rien, j'exhibe ma fameuse lettre du ministre de l'Intérieur, qui m'a été donnée comme un talisman de nature à agir sur les maîtres de poste récalcitrants. Notre homme aussitôt courbe la tête et s'exécute. Nous avons appris plus tard que les chevaux qu'il nous a donnés venaient de rentrer à l'écurie, et qu'ils avaient à peine pris le temps de manger. Comme nous leur faisons doubler l'étape qui est de 23 verstes, ils auront donc fait quatre fois le même chemin, soit 92 verstes (environ 100 kilomètres), sans se reposer. Que l'on vienne, après cela, nous parler des misères des chevaux de fiacre !

On traverse plusieurs grands villages. L'un d'eux n'en finit pas; il a certainement plus d'une lieue de longueur, sans aucune rue latérale, bien entendu. C'est aujourd'hui la Pentecôte; tout le monde est en habits de fête; les garçons jouent aux quilles, les filles se promènent en troupes, se tenant par la taille et vêtues de robes de couleur éblouissante, rouge, rose, vert tendre et jaune foncé. Les paysans affluent dans les cabarets. Le long des maisons, de chaque côté de l'unique rue de cet interminable village, on a planté, en signe de réjouissance, de jeunes troncs de bouleaux et des branchages feuillus. Du reste, ici comme ailleurs, rien qui ressemble à un jardin, aucune plantation faite pour durer; dans ce pays de beaux arbres, il ne vient à l'idée de personne d'en conserver quelques-uns comme ornement.

Un peu plus loin, nous rencontrons une troupe nombreuse de pèlerins, accompagnant une image miraculeuse que l'on promène processionnellement. Une cinquantaine de voitures suivent le cortège ; dans la première se trouve le pope avec sa famille.



Forêt de bouleaux.

Nous sommes passés du bassin de l'Ob dans celui de l'Yeniseï, sans nous en apercevoir. Enfin on sort de la forêt. Pour la première fois depuis l'Oural, j'aperçois des pierres dans les champs; ce sont simplement des cailloux roulés. Nos chevaux volent, plutôt qu'ils ne courent, sur un petit chemin bien entretenu, qui serpente à travers un pays déboisé et de plus en plus accidenté. Au delà d'une assez profonde vallée, une véritable montagne se présente devant nous. Les infatigables animaux lancés à fond de train à la descente, maintiennent leur course furieuse jusqu'aux deux tiers de la montée. Au sommet nous jouissons d'une vue superbe. Au loin, dans le sud, se dressent plusieurs pics : ce sont les premiers contreforts de l'Altaï; la Chine est derrière eux, à moins de cent lieues de nous. Vers l'Orient, s'étend sous nos pieds la large vallée de l'Yeniseï, avec ses gras pâturages où paissent d'innombrables troupeaux.

A neuf heures du soir, notre cocher, debout sur son siège, hurlant, vociférant et brandissant son fouet, faisait son entrée triomphale, au galop de ses quatre chevaux, dans la rue principale de Krasnoyarsk. Malgré l'état affreux de la première partie de la route, nous avions franchi d'une seule traite, en quatre-vingts heures et au moyen de vingt-sept relais, une distance de 557 verstes (environ 600 kilomètres).

CHAPITRE IX

DE KRASNOYARSK A IRKOUTSK

13-21 juin.

Krasnoyarsk. — Le fleuve Yeniseï. — Mille verstes d'une seule traite. — Kansk. — Nijne-Oudinsk. — Arrivée à Irkoutsk.

Krasnoyarsk, peuplée de 15000 habitants et chef-lieu du gouvernement d'Yeniseïsk, est bâtie sur une langue de terre, au confluent de la petite rivière Katcha et du grand fleuve Yeniseï. Son nom lui vient des pierres de couleur rouge-brun, qui se trouvent en abondance dans les montagnes environnantes et ont été employées à la construction de la plupart de ses édifices. *Krasno* signifie en russe « rouge » et *yarsk* « bords de rivière escarpés ».

Cette jolie petite ville, agréablement située sur la rive gauche de l'un des plus beaux fleuves du monde, offrait alors un spectacle lamentable : là où s'élevait, deux mois à peine avant mon passage, la plus riche moitié de la cité, on ne voyait plus qu'un vaste emplacement couvert de décombres norcis et de poutres à demi consumées.

L'unique hôtel de Krasnoyarsk, situé dans la partie méridionale de la ville, a échappé au désastre. M. Meyer, qui est parti en reconnaissance, ne tarde pas à revenir. Il a trouvé toutes les chambres occupées par des gens dont les maisons ont été incendiées ; il ne reste plus un coin disponible ; la salle de billard elle-même sert de

dortoir à une douzaine de locataires. Heureusement, le maître de poste qui demeure à la limite extrême de la partie épargnée par le feu, tient en réserve quelques petites chambres pour les voyageurs. Naturellement il a profité de la circonstance pour élever ses prix ; néanmoins je m'estime heureux d'obtenir, moyennant deux roubles et demi par jour, la jouissance exclusive d'un bouge où, pour tout mobilier, j'ai à ma disposition une table boiteuse, deux ou trois chaises et un canapé jadis rembourré.

Le souper, que l'on me fait attendre une heure, est en rapport avec le reste. Avec une omelette exécrable, on me sert, sous le nom de bifteck, un véritable morceau de caoutchouc. Quant à la bière (50 kopeks la bouteille), on pourrait la remplacer avec avantage par du jus de réglisse.

Après quatre journées et trois nuits consécutives passées en tarantass, je n'eus aucune peine à m'endormir profondément, roulé dans ma couverture, sur mon lit de camp. Le lendemain, parfaitement reposé, mais ne voulant à aucun prix renouveler connaissance avec la cuisine de la station, je me contentai, pour tout déjeuner, d'un morceau de pain blanc largement arrosé d'un thé toujours délicieux ; après quoi, revêtu d'un habit noir singulièrement froissé par le voyage, j'allai faire visite au général gouverneur Lowitski. Ce haut fonctionnaire passe pour l'un des hommes les plus capables et les plus instruits de Sibérie. Il me reçut avec affabilité, s'entretint assez longuement avec moi de mon voyage, et me promit de faire écrire aux maîtres de poste placés sous sa juridiction, pour les prévenir de mon passage et leur enjoindre de ne pas me laisser manquer de chevaux. Enfin il m'engagea à lui télégraphier aussitôt, s'il me survenait quelque difficulté en route.

L'aspect du théâtre de l'incendie est navrant. C'est dans la nuit du 17 au 18 avril 1881 que le feu a commencé, par l'imprudence, dit-on, d'un valet d'écurie ivrogne. On croyait d'abord que la perte se bornerait à la destruction d'un ou de deux îlots de maisons; mais tout à coup le vent changea et, se mettant à souffler avec une violence inouïe, attisa le feu, qui prit la ville à revers. Dès lors, tout espoir fut perdu et l'incendie ne s'arrêta que sur les bords du fleuve, dévorant, en quelques heures, trois cent quarante maisons et leurs dépendances. A l'exception de deux ou trois églises, isolées au milieu de grandes places, et qui ont été plus ou moins endommagées, tout a été détruit, sur une surface d'au moins 100 hectares. La perte est estimée de 6 à 8 millions de roubles, dont 1 300000 seulement étaient couverts par les assurances. Malgré la rapidité avec laquelle les flammes se propageaient, il n'y a eu qu'un petit nombre d'accidents de personnes. L'auteur, involontaire mais peu intéressant, du sinistre et deux ou trois soldats qui, sous prétexte de porter secours, s'étaient attardés à piller et à boire dans les maisons en feu, ont été les seules victimes.

Aujourd'hui, les murs des constructions en maçonnerie sont encore en partie debout; mais partout où s'élevaient des maisons de bois, les plus nombreuses d'ailleurs, on ne voit plus que les débris chancelants des fours en briques qui en occupaient la partie centrale. On travaille activement à la reconstruction. Déjà quelques maisonnettes sont terminées; la couleur claire et gaie du bois neuf contraste avec le charbon et les débris calcinés qui couvrent le sol, et sous lesquels il est difficile, au propriétaire même, de reconnaître exactement l'emplacement qu'il occupait. Des approvisionnements de matériaux de construction arrivent de toutes parts. Un beau tronc de pin de 20 mètres de longueur ne coûte ici en temps ordinaire

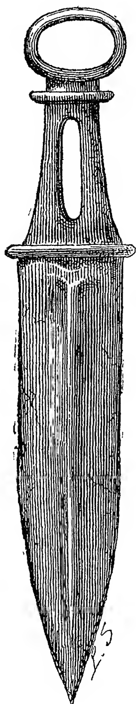
qu'un rouble, tandis que le millier de briques vaut huit ou dix fois plus [1].

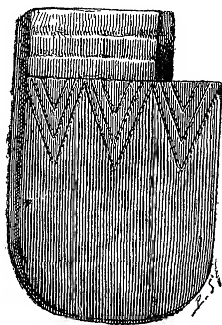
Krasnoyarsk, comme les autres villes sibériennes, a son jardin public; mais on y chercherait vainement d'autres fleurs que celles des champs. C'est tout simplement un coin de l'ancienne forêt, à travers lequel on a percé d'étroites allées. Il s'étend sur les bords pittoresques de l'Yeniseï, dont malheureusement il est séparé par une haute palissade de planches qui le prive de toute vue. Les Russes paraissent médiocrement sensibles aux beautés de la nature et font peu de cas des charmes du paysage; ce n'est pas la seule fois que j'ai été à même de constater ce fait. On trouve, au milieu de ce jardin, un club-restaurant, où la société a l'habitude de se réunir chaque soir pour souper et jouer aux cartes. C'est là, qu'après mon expérience malheureuse de la station, je vins par la suite prendre mes repas.

Je conserve un excellent souvenir des habitants de Krasnoyarsk. On a appelé cette ville « l'Athènes de la Sibérie ». Pour ma part, je dois dire que j'y ai trouvé beaucoup de personnes aimables, et que j'ai reçu dans plusieurs maisons un accueil vraiment cordial. La population de la ville se compose en grande partie de fonctionnaires et d'exilés, qui paraissent vivre entre eux en parfaite intelligence; les Polonais y sont nombreux. Dès le premier jour, j'avais fait au club la connaissance de plusieurs personnes parlant français et, le soir même, j'avais été admis dans une maison particulière. Chaque jour, je recevais une invitation nouvelle. Qu'il me soit

1. J'ai reçu des nouvelles de Krasnoyarsk, datées de mai 1882. Les travaux de reconstruction, favorisés par un hiver exceptionnellement doux, sont déjà très avancés. Tout porte à croire que, sous peu, la malheureuse ville renaîtra de ses cendres, plus belle qu'auparavant.

permis de citer ici les noms de M. Robert Peacock, d'origine anglaise, médecin en chef de l'hôpital; de M. Goloubine, directeur de la Banque; de M. Chapetkovski et de sa charmante femme. La conversation de ces personnes instruites était pour moi du plus haut intérêt, et les collations qui me furent offertes me firent oublier les jeûnes forcés des jours précédents. Les jardins, ici, sont dans l'intérieur des habitations. Le luxe sibérien consiste





Objets préhistoriques trouvés près de Krasnoyarsk.

dans la profusion des fleurs et des arbustes rares; pas une chambre qui ne soit décorée de belles plantes, lui donnant l'aspect d'une serre chaude. Les appartements sont vastes, l'ameublement confortable; une minutieuse propreté règne partout. J'ai eu aussi l'occasion

de visiter des collections particulières d'échantillons de minéralogie, de monnaies et d'armes anciennes. On m'a fait remarquer des objets de l'âge du bronze, haches et poignards, provenant de fouilles exécutées aux environs de Krasnoyarsk et absolument semblables, comme forme et comme ornementation, à ceux que l'on trouve dans l'Europe occidentale.

On me raconta qu'au mois de novembre de l'année dernière, à un moment où on pouvait croire à une guerre imminente avec la Chine au sujet de l'affaire du Kouldja, le gouvernement, désirant approvisionner le plus rapidement possible sa frontière du matériel de guerre qui lui faisait défaut, avait eu recours à un mode de transport nouveau pour le pays. Une caravane de soixante chameaux, achetés dans le gouvernement d'Orenbourg, passa par Krasnoyarsk, en destination d'Irkoutsk. Ces animaux, attelés à des traîneaux, tiraient de 30 à 50 pouds (500 à 800 kilogrammes). Ils étaient habillés en entier de gros feutre, fabriqué avec leur propre poil. Comme les chameaux mangent moins que les chevaux, et qu'ils marchent, au pas, plus vite et plus longtemps, on avait trouvé avantage à les employer. Cet essai a réussi : aucun n'a péri. Cependant il est douteux qu'ils puissent supporter les grands froids. Heureusement, l'hiver dernier n'a pas été rude ; la température ne s'est pas abaissée au-dessous de — 32 degrés.

Dans toutes les villes où je passais, j'avais soin de m'informer s'il s'y trouvait quelque Français. A Krasnoyarsk, on me signala comme compatriote un professeur de gymnase. J'allai le voir : M. Bongard, qu'on appelait ici « le Français », était Suisse. Je n'en eus pas moins à me louer d'avoir fait sa connaissance[1]. Il avait

1. C'est à M. Bongard que je dois les renseignements suivants,

perdu presque tout ce qu'il possédait dans l'incendie, et occupait provisoirement une petite chambre, où il avait réuni quelques livres et les débris de son mobilier.

Je profitais de toutes les occasions pour me renseigner au sujet des tarantass à vendre. Par malheur, il y avait alors peu de choix, beaucoup de voitures ayant été détruites par le feu. On m'en avait cependant indiqué une, absolument neuve, très convenable, mais dont le propriétaire voulait 230 roubles. Malgré ce prix élevé, je me serais peut-être résolu à l'acquérir lorsque, m'étant rendu chez un photographe pour y acheter, selon mon habitude, quelques types et vues du pays [1], ce dernier, Prussien de Berlin, fixé ici depuis quelques années, me proposa de me vendre son tarantass. Sa voiture avait déjà de longs états de service, mais elle était large et commode et ne coûtait que 100 roubles. Ce qui me tentait, outre le bon marché, c'était la disposition de la capote, pouvant se fermer hermétiquement, avantage qui n'est pas à dédaigner par les nuits froides et en temps de pluie. Je n'ignorais pas que ce qu'il faut regarder avant tout, dans un tarantass, ce sont les roues. Naturel-

concernant les établissements d'instruction publique de Krasnoyarsk :

Cette ville possède : un gymnase classique de garçons, avec 250 élèves; on y enseigne le latin, le grec, le français, l'allemand, les mathématiques, l'histoire et la géographie; — un gymnase de filles, avec 240 élèves, et une école de métiers, avec 50 élèves.

Les fonctionnaires publics, les employés et les professeurs viennent presque tous de la Russie d'Europe. Ils sont attirés en Sibérie par quelques privilèges, tels que doubles frais de voyage, appointements d'une année en sus, et diminution du temps de service pour obtenir la pension de retraite, vingt ans au lieu de vingt-cinq.

1. Dans les villes sibériennes, les photographies sont rares et chères. Partout où cela a été possible, j'ai cherché à m'en procurer. A Krasnoyarsk, entre autres photographies intéressantes, j'ai trouvé celle d'un déporté, bien connu dans le pays et qui vient d'y mourir, âgé de cent dix ans. De pareils exemples de longévité ne sont pas très rares en Sibérie.

lement le propriétaire m'en vantait l'excellence ; elles venaient, disait-il, en droite ligne de la meilleure fabrique de Kazan et me conduiraient sans broncher jusqu'à Strétensk (2300 kilomètres), où je pourrais certainement me défaire de mon acquisition, avec un large bénéfice. Je fis examiner l'équipage par un homme de l'art, et sur son rapport favorable, je me décidai à conclure le marché ; fâcheuse inspiration et dont je ne tardai pas à me repentir, comme on le verra plus loin. L'expert auquel j'avais eu recours se trouvait être aussi un Allemand, et je l'ai toujours soupçonné de s'être entendu, à mes dépens, avec son compatriote.

J'étais donc possesseur d'une voiture ; il ne me restait plus qu'à trouver un compagnon de route. M. Meyer m'avait toujours dit : « Commencez d'abord par acheter un tarantass et vous verrez que la société ne vous manquera pas. » Il avait raison. Je rencontrai le soir même, au jardin public, nos jeunes docteurs du bateau qui venaient d'arriver de Tomsk, l'un d'eux me raconta qu'ils avaient été fort gênés dans leur voiture trop étroite pour trois personnes, et que lui-même consentirait volontiers à m'accompagner, si je ne tardais pas à partir. J'acceptai sa proposition ; il fut convenu entre nous que je fournirais la voiture et lui son podorojné officiel, que je paierais deux chevaux et lui un seul, et enfin que le reste de la dépense, provisions, etc., serait partagé par moitié. Les deux autres docteurs devaient nous suivre dans leur ancien tarantass. Le départ fut fixé au lendemain, à dix heures du soir. J'écrivis ce jour-là à mon frère, à Paris, qu'il pouvait être sans inquiétude sur ma santé, attendu que j'allais partir pour Irkoutsk, en compagnie de trois médecins.

Ce point essentiel réglé, et libre désormais de tout souci, j'acceptai le jour suivant la proposition de l'obli-

geant M. Peacock, qui voulait me faire faire une excursion dans les environs.

Le temps est froid; à défaut de pelisse, je m'enveloppe dans ma couverture de voyage, et nous partons dans un léger drojki qu'un vigoureux cheval enlève comme une plume à travers les herbages qui s'étendent au sud de la ville. Nous arrivons au bord de l'Yeniseï. Pour la première fois, je vois un paysage réellement pittoresque. La route, taillée dans le rocher à pic, surplombe les eaux rapides du fleuve; elle est fort belle. Par parenthèse, on me dit qu'elle n'a coûté que 6000 roubles parce que c'est un particulier qui l'a faite, mais qu'entre les mains du gouvernement elle serait revenue au moins à 30 000. De l'autre côté de l'Yeniseï, large de plus de 1500 mètres, au delà d'un ruban de prairies où sont disséminées quelques habitations, le terrain se relève en collines boisées, dominées par des sommets rocheux. L'un de ces pics, remarquable par ses formes bizarres, s'appelle le Tak-Mak. M. Peacock me raconte qu'il y a conduit Nordenskiöld, en octobre 1875, et que, d'après les calculs de ce dernier, le point culminant est élevé de 1600 pieds au-dessus de la plaine.

L'explorateur suédois venait alors de résoudre la question de la communication maritime avec les bouches de l'Ob et de l'Yeniseï. Parti du port norvégien de Tromsö le 8 juin, il avait jeté l'ancre le 15 août à l'embouchure de l'Yeniseï, prouvant ainsi la navigabilité de la mer de Kara, encore délaissée du commerce; puis, renvoyant son navire en Norvège, il avait remonté la rivière sur une chaloupe et atteint, le 5 octobre, Krasnoyarsk d'où il revint à Stockholm par la voie de Saint-Pétersbourg. Partout sur son passage il avait reçu l'accueil le plus enthousiaste[1].

1. Depuis cette époque, de nouvelles expériences ont été faites

Le bassin de l'Yeniseï et de ses affluents, en y comprenant l'Angara, le Baïkal et la Selenga, couvre une surface de 3 millions de kilomètres carrés, égale à six fois celle de la France entière. Le développement de son cours dépasse 5500 kilomètres. C'est le plus grand fleuve de l'Asie et, dans le monde entier, il n'est surpassé en longueur que par l'Amazone, le Nil et le Mississipi.

La branche maîtresse qui porte le nom de Yeniseï prend sa source en Mongolie et pénètre sur le territoire russe en franchissant une brèche de l'Altaï : c'est déjà un puissant cours d'eau. La petite ville de Minousinsk, chef-lieu de district, joue dans le bassin de l'Yeniseï le même rôle que Barnaoul dans celui de l'Ob. C'est la capitale d'une « Italie sibérienne » renommée pour la douceur relative de son climat; c'est aussi un centre minier d'une grande richesse. Indépendamment de la houille et du fer qui restent inexploités, on trouve l'or en abondance dans les sables des vallées tributaires du fleuve et, comme de ce côté les frontières entre les deux empires sont indécises et peu connues, il arrive fréquemment que les chercheurs de mines poussent leurs explorations jusque sur le territoire chinois.

Près de Krasnoyarsk, le courant de l'Yeniseï est d'une extrême rapidité. A l'époque de la crue du printemps, la profondeur du fleuve est de 25 mètres, tandis qu'elle n'est que de 12 mètres pendant le reste de l'année. Sa

les unes couronnées de succès, les autres malheureuses, ce qui n'a rien d'étonnant, car, dans ces hautes latitudes, les cartes et les balises font défaut Il faut espérer que la navigation deviendra régulièrement possible, lorsque des signaux auront tracé un itinéraire dans ces régions, où maintenant les navigateurs doivent se frayer une route à travers l'inconnu. Un bâtiment du port de Brême, la *Louise*, a déjà fait deux voyages heureux. Le dernier trajet de retour a été accompli dans des conditions extraordinaires de vitesse : le 14 août 1881, elle quittait les bouches de l'Yeniseï et le 30 du même mois, elle était en Europe.

largeur est considérable, jamais moindre de 15 à 1800 mètres, et cela à une distance de 2700 kilomètres de la mer. Entre Krasnoyarsk et Yeniseïsk, l'ancienne capitale, située à 400 verstes plus au nord, il existe quelques rapides qui, même dans l'état actuel, ne présentent pas à la navigation un obstacle insurmontable. En somme, dans l'ensemble de son cours, de Minousinsk à l'océan Glacial, l'Yeniseï est un fleuve paisible et qui deviendrait facilement navigable dans toute son étendue, avec quelques travaux peu importants; cependant on ne compte encore que quatre steamers sur ses eaux. Aucun ne fait un service régulier ; ce sont des remorqueurs qui, touchant à Touroukhansk et Doudinsk, accomplissent chacun un ou deux voyages par saison, de Yeniseïsk à la mer.

Dans son cours moyen et inférieur, le fleuve reste gelé pendant six mois de l'année. Krasnoyarsk jouit d'un climat extrême, très rude en hiver, brûlant en été. En janvier, le thermomètre descend parfois jusqu'à 45 et même 50 degrés au-dessous de zéro ; alors l'air est chargé de brouillards, et on ne voit rien au delà de cent pas. Au mois de juillet, il y fait des chaleurs étouffantes; les moustiques et les cousins sont la plaie des hommes et des animaux.

Le commerce d'exportation consiste en fourrures, petit-gris, renards, loups et ours. Le gibier à plumes est très commun : coqs de bruyère, gelinottes, bécasses et canards sauvages abondent sur le marché, en toute saison. Les paysans y apportent aussi pendant l'été toutes sortes de légumes qui réussissent à merveille, ainsi que des framboises, des myrtilles et des groseilles rouges et noires, qui se trouvent dans les bois à profusion. Le sol produit le froment, le seigle, l'orge, l'avoine, le sarrasin, le lin et le chanvre ; mais les bons moulins font

défaut, et la farine de première qualité vient de Tomsk et même de plus loin. Quant à la viande de boucherie, elle se vend maintenant 3 roubles 80 k. le poud; elle ne valait l'année dernière que 2 r. 50 k.[1].

Mon compagnon m'apprend qu'il y a beaucoup de déportés, simples voleurs, dans les villages voisins et qu'ils trouvent toujours de l'ouvrage; car le paysan sibérien est comme l'Américain : il n'aime pas à travailler chez les autres. Trois ans après l'expiration de sa peine, le condamné peut changer de village, mais on ne lui permet pas de retourner en Russie. En général, ils se conduisent assez bien; mais si l'un d'eux recommence à voler, on est impitoyable pour lui. Les nobles seuls peuvent rester dans les villes.

Tout en causant et en admirant la nature, nous arrivons au monastère, but de notre promenade. L'endroit où les moines ont établi leur demeure est parfaitement bien choisi. Les rochers, s'écartant du rivage, forment comme une muraille inaccessible, encadrant un cirque de prairies et de bois limité par le fleuve, et dans lequel on ne peut pénétrer que par le défilé que nous venons de traverser. A côté du monastère devenu insuffisant, on édifie en ce moment un nouveau bâtiment, sur un plan beaucoup plus vaste. L'abbé occupe une fort belle maison. Bien que ces lieux paraissent faits exprès pour y mener une vie oisive et solitaire, les bons moines n'ont pas jugé à propos de s'isoler complètement; ils viennent de terminer la construction d'une série de jolies chambrettes alignées le long du rivage; et ils ne dédaignent pas de les louer aux pénitents ou même aux pénitentes de

1. La livre russe vaut 409 grammes; le *poud* vaut 40 livres, soit 16 kil 372. En admettant que le rouble représente 2 fr. 50 de notre monnaie, on obtient pour le prix du kilogramme de viande 0 fr. 58 dans le premier cas, et 0 fr. 38 dans le second.

Krasnoyarsk, que leur réputation plus ou moins méritée de sainteté attire dans ce site romantique.

La flore sibérienne est ici d'une incomparable richesse. Jamais je n'ai plus vivement regretté mon ignorance en botanique qu'à la vue de cette profusion de plantes et d'arbustes fleuris qui charmaient mes regards, acacias nains, spirées, pivoines, anémones, orobes, aconits, orchidées et cent autres espèces élégantes et variées. Les rochers sont tapissés de mousses et de lichens, de sedum aux touffes d'or et d'une joubarbe comestible que l'on appelle ici artichaut sauvage, dont le suc acidulé et rafraîchissant a une saveur assez agréable. M. Peacock, grand amateur de chasse en sa qualité d'Anglais, me dit que cette plante a été souvent pour lui d'une précieuse ressource, lorsqu'il manquait de provisions et que sa gourde était vide.

De retour à Krasnoyarsk, je passe le reste de la journée avec M. Bongard qui m'aide dans mes derniers préparatifs et me sert d'interprète pour mes acquisitions. J'achète du sucre que je paie 33 kopeks la livre russe (409 grammes), du thé pressé en briquettes, une boîte de biscuits anglais, du chocolat de Moscou, du pain blanc et quelques conserves de viande. Les marchands auxquels nous nous adressons ne me semblent pas fort intelligents; ils ne sauraient faire de tête aucun calcul. Même pour l'opération la plus simple, ils ont toujours recours à leur machine à compter qui ressemble à celles que j'avais vues autrefois entre les mains des Chinois de San-Francisco; c'est un simple cadre de bois supportant un certain nombre de tringles où sont enfilées différentes séries de boules.

De son côté, mon futur compagnon, le docteur Constantin Statzkéwitch, n'est pas resté inactif; il s'était chargé d'acheter les boîtes à graisse, les chandelles, les

cordes et les clous, enfin tous les objets indispensables pour un long voyage en tarantass; mais à chaque instant on s'aperçoit qu'il manque quelque chose, et il faut faire de nouvelles courses. Cependant l'heure du départ approche. Un officier de police, envoyé par le gouverneur à mon intention, veille à ce que tout marche bien.

Mes nouveaux amis de Krasnoyarsk ont voulu me tenir compagnie jusqu'au dernier moment. Je leur serre la main, en leur assurant que les trois jours que je viens de passer ici resteront fixés dans mes souvenirs parmi les meilleurs de mon voyage, et je prends définitivement congé de M. Meyer, avec lequel je voyageais depuis près de trois semaines, et dont la société m'avait toujours été aussi utile qu'agréable. Les deux autres docteurs ne sont pas prêts; ils nous rejoindront en route, s'ils le peuvent.

Le passage de l'Yeniseï s'opère sans difficulté. Le premier bras est franchi sur un bac; on traverse ensuite deux îles reliées entre elles par un pont de bateaux, et on atteint enfin la rive opposée au moyen d'un second bac. Ce dernier bras est le plus considérable; il ne mesure pas moins d'un kilomètre de largeur.

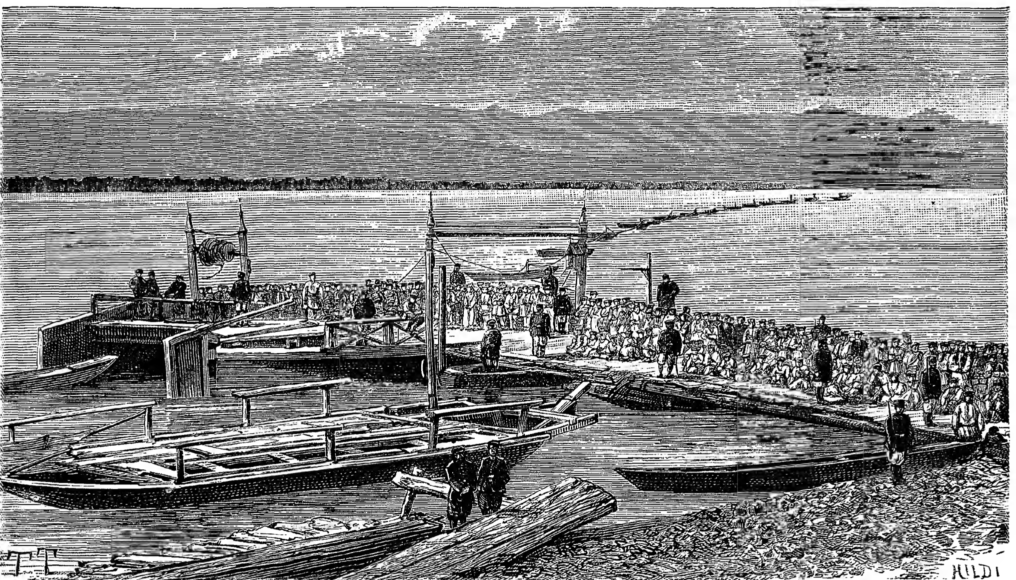
Le système employé pour franchir les immenses rivières de Sibérie, sur lesquelles on n'a encore jeté aucun pont, est assez ingénieux et mérite d'être noté. A une grande distance, souvent à plus d'une verste en amont du point où l'on veut établir le passage, une ancre est mouillée au milieu de la rivière, retenant une série de barques espacées et reliées entre elles par une forte chaîne qu'elles soutiennent au-dessus de l'eau, et à l'extrémité de laquelle est amarré le bac proprement dit. Il se compose ordinairement de deux bateaux plats, supportant un plancher fixe sur lequel prennent place les passagers, les animaux et les voitures. L'appareil, muni d'un gou-

vernail, se met en mouvement sous l'impulsion du courant, dès qu'on le détache du rivage et, toujours retenu par le câble, accomplit régulièrement sa course en se dirigeant en droite ligne vers la rive opposée; les deux ou trois hommes qui le mènent se bornent à utiliser la force naturelle de l'eau. A toute heure du jour ou de la nuit, ces gens sont à la disposition du public. La rémunération de leur travail est peu élevée. Les personnes qui voyagent avec un podorojné officiel ne doivent rien, ni pour elles ni pour leur voiture; cependant il est d'usage de donner quelques kopeks.

La route est bonne; les deux premiers relais se passent assez bien, quoique la nuit soit froide et que l'arrangement défectueux de nos bagages m'empêche de dormir.

Cette situation relativement satisfaisante ne devait pas durer longtemps. A la troisième station, où nous arrivons à cinq heures du matin, j'ai la douleur de constater que le cercle en fer de l'une des roues de derrière est rompu, et que l'autre ne vaut guère mieux. Je suis furieux quand je pense que l'honnête Allemand et son expert m'ont juré que j'arriverais sans encombre à Strétensk; et, sur une bonne route, je n'ai pas seulement pu faire 60 verstes sans accident! La pensée que les deux compères se moquent de moi en ce moment m'exaspère et, dans mon irritation, je parle de télégraphier au gouverneur, de retourner à Krasnoyarsk, de rendre à mon homme sa voiture et d'acheter la première que j'avais en vue. Le docteur Constantin qui, en vrai Sibérien, voit les choses plus froidement, est allé chercher un charron, et finit par me calmer en m'assurant que tout sera remis en état en moins d'une heure. Le samovar aidant, je prends patience.

Cependant les heures se passent; les deux autres doc-



Convoi de déportés passant l'Yeniseï.

teurs sont arrivés à leur tour. La consultation des trois médecins, réunis autour du tarantass invalide, ne me paraît pas d'un bon augure ; leur physionomie n'est rien moins que rassurante. Désespérant de sauver le malade à bref délai, nos amis nous abandonnent et prennent les devants. L'ouvrier, de son côté, ne se presse guère ; plus il mettra de temps, plus il se croira autorisé à demander de roubles. Si on cherche à l'activer dans sa besogne, il répond invariablement : *seïtchass*. Ce mot qui veut dire « tout de suite », est employé en Sibérie à tout propos; mais il n'engage à rien celui qui le prononce, et signifiera tout aussi bien un quart d'heure qu'une demi-journée. Enfin, à dix heures, ma voiture est jugée apte à continuer son service ; je donne quatre roubles au charron et nous partons, mais sans grande confiance pour l'avenir.

Au lieu d'un pays de plaines et de marais, nous traversons maintenant une contrée pittoresque, où les grands bois alternent avec les herbages. Les pins et les mélèzes atteignent des dimensions colossales; il n'est pas rare de voir des arbres de 60 mètres de hauteur et de 2 mètres de diamètre à la base. Dans la soirée nous dépassons le grand village de Rybinski, 136 verstes de Krasnoyarsk et septième station.

Le temps avait été fort beau toute la journée. Je m'étais fait un siège commode avec mes bagages, dont j'avais remanié l'agencement. Nous avions relevé la capote; la vue était libre et nous filions rapidement sur une route excellente. Enfin tout semblait se comporter à merveille et j'avais oublié mes inquiétudes de la matinée, lorsque, tout à coup, comme le yemstchik venait, selon l'habitude, de lancer les chevaux à fond de train au commencement d'une montée, un affreux cahotement se produisit. Le cercle nouvellement réparé venait de se briser en morceaux, les jantes l'avaient suivi et nous

roulions sur les rais de la roue, dont plusieurs venaient de se rompre. Heureusement nous n'étions plus qu'à deux ou trois verstes de la station. Nous y arrivâmes à dix heures du soir, escortant à pied notre piteux véhicule. Cette fois, il ne s'agissait plus d'une simple réparation; la roue devait être refaite en entier.

Je ne fatiguerai pas le lecteur en lui faisant de nouveau le tableau de mes ennuis. Je me contenterai seulement de lui donner un conseil que je crois bon, si jamais, ce qui est peu probable, il est tenté par ce récit de suivre mes traces en Sibérie; c'est de se munir, au début du voyage, d'un excellent tarantass et de ne point regarder au prix pour l'acquisition de cet article de première nécessité. En faisant ainsi, il trouvera plusieurs avantages: en première ligne, celui de n'être pas forcé de recourir à chaque instant aux charrons et aux maréchaux, qui profitent sans vergogne de la situation critique du voyageur pour exiger des salaires exorbitants; il aura de plus la certitude de revendre avantageusement sa voiture à Strétensk; car les tarantass, comme tous les produits manufacturés de l'Occident, augmentent notablement de prix à mesure que l'on s'éloigne de Tomsk; enfin, les maîtres de poste seront toujours mieux disposés pour lui, s'il voyage dans un équipage confortable et solide; les cochers et les valets d'écurie le prendront pour un haut et puissant personnage, et tout le monde sera d'autant plus empressé à le servir. Si, au lieu d'une vieille carcasse de 100 roubles, j'avais acheté à Krasnoyarsk le beau tarantass neuf de 230 roubles, j'aurais évité bien des désagréments sur ma route; j'aurais voyagé plus vite et, en fin de compte, il en serait résulté pour ma bourse une notable économie.

J'ai passé la nuit sur le plancher de la station. Ce matin, pendant que mon compagnon surveille le travail



Route dans la forêt.

du charron et du maréchal, je vais me promener dans la campagne. Le village où nous sommes échoués est pareil à tous ceux que j'ai déjà vus en Sibérie; je n'en referai pas une nouvelle description; qui en a vu un les a vus tous. A l'une des extrémités est planté un poteau surmonté d'une planchette, sur laquelle sont inscrits le nom du village, le nombre d'hommes et de femmes qui l'habitent, celui des chevaux et des têtes de bétail. Tout autour, sur une largeur de 5 ou 600 mètres, s'étend une zone de pâturages entourée d'une enceinte palissadée. Sur la grande route s'ouvre une barrière, gardée par un pauvre homme auquel on donne un ou deux kopeks quand on passe en voiture. Au delà commence la forêt. La campagne ressemble à un parc aux vertes pelouses émaillées de mille fleurs, dont les nuances dominantes sont fournies par les trolles orangés, les pulsatilles violettes et les myosotis d'un bleu tendre; çà et là se trouvent des massifs de bouleaux et de grands pins isolés. Beaucoup d'arbres morts de vieillesse restent encore debout, étendant au loin leurs rameaux desséchés, squelettes blanchis de la forêt. D'énormes troncs, noircis par le feu, pourrissent sur le sol, à demi cachés sous les hautes herbes. Au milieu de ces grands bois, à l'abri du vent, pullulent des myriades de moustiques. Forcé de battre en retraite pour échapper à leurs piqûres douloureuses, je reviens sur la route, où un air frais et vif met en déroute leurs légions insatiables.

Là je m'amuse à observer les curieuses évolutions des zizels ou gerboises. Ces intéressants petits quadrupèdes, appartenant à la famille des rongeurs, sont de la taille d'un gros rat; ils vivent par colonies, et affecionnent les terrains arides, sablonneux et découverts. Les talus de la route sont criblés de leurs terriers. Les allures de ce petit animal sont d'une vivacité incroyable, gra-

cieuses et bizarres en même temps. La gerboise bondit en tous sens de la façon la plus imprévue, puis, relevant son corps sur ses longues pattes de derrière et se maintenant à l'aide de sa queue, elle se dresse de toute sa hauteur, appliquant si bien contre sa poitrine ses pieds antérieurs courts et grêles, qu'ils s'effacent et disparaissent presque complètement sous sa fourrure fine et soyeuse; elle semble alors n'avoir que deux pieds. Si vous ne bougez pas, elle restera ainsi plus d'une minute, absolument immobile, les oreilles droites et fixant sur vous de grands yeux noirs pleins de douceur. Mais, au moindre mouvement de votre part, elle pousse un petit cri et commence une course échevelée, pirouettant sur elle-même, faisant des bonds prodigieux à l'aide de ses jambes de derrière fines et nerveuses, retombant sur ses quatre pieds pour se relever aussitôt et prendre un nouvel élan. Ces divers actes se succèdent avec une telle célérité que l'animal paraît toujours debout. Pendant ce temps, le panache noir et blanc, qui forme l'extrémité de sa queue, s'agite constamment à droite et à gauche et se trouve toujours à une certaine distance de son corps. Tout à coup, la gerboise disparaît dans l'une des nombreuses ouvertures de sa demeure souterraine; mais ce n'est que pour quelques instants : vous ne tarderez pas à apercevoir sa petite tête intelligente, qu'elle allonge prudemment hors de son terrier pour voir si quelque danger la menace. Ces curieux petits animaux me rappelaient les *chiens des prairies*, que j'avais observés quelques années auparavant, le long du grand chemin de fer du Pacifique.

Plus loin, des troupes de chevaux en liberté caracolent dans les herbages; les jeunes poulains gambadent autour de leurs mères, et se livrent à de joyeux ébats.

A midi, notre voiture est remise en état; les quatre

roues ont été consolidées au moyen d'un réseau de grosses cordes passées entre les rayons, de manière à les maintenir solidement fixées entre les jantes et le moyeu. Avant de partir, on les arrose copieusement ; l'humidité les fait gonfler et les resserre davantage. Comme le temps est sec, il faudra renouveler cette opération à chaque relai.

J'en suis quitte cette fois pour 10 roubles et quatorze heures de retard. Rien à noter sur la route que le passage d'une montagne assez élevée, d'où l'on a une vue superbe sur une immense étendue de belles prairies d'un vert éclatant, à travers lesquelles une large rivière déroule ses anneaux d'argent. Nous arrivons à quatre heures à Kansk (dixième station, 216 verstes).

Ce petit chef-lieu de district, peuplé de 2500 habitants, se donne des airs de ville ; on y voit une fort jolie église, entièrement badigeonnée de blanc jusqu'aux cloches, avec les toits du plus beau vert. J'y remarque un arc de triomphe en bois, élevé en l'honneur du grand-duc Alexis, frère de l'empereur, qui traversa la Sibérie en 1875, à son retour d'Amérique. Un *gostinny dvor* ou bazar est édifié au centre d'une grande place et, dans les environs, on trouve quelques boutiques assez bien fournies de marchandises. J'y achète des petits pains, moins noirs que ceux des maisons de poste et, occasion rare, du saucisson de Moscou. Mon compagnon renouvelle sa provision de cigarettes et aussi de *tchéra*, sorte de résine que l'on a l'habitude de chiquer en ce pays.

A ce sujet il faut dire que, depuis Krasnoyarsk, j'avais remarqué que souvent, des hommes, des femmes ou des enfants passaient des heures entières à mâcher quelque chose dont je ne pouvais me rendre compte. Comme je voyais quelquefois l'ami Constantin se livrer à cette même occupation, je me renseignai auprès de lui ; il

m'expliqua que, dans la Sibérie orientale, quand on ne sait que faire, ce qui arrive fort souvent, on a coutume de se distraire en chiquant des morceaux de résine, passe-temps qui a, de plus, l'avantage de nettoyer et de blanchir les dents; c'est une autre espèce de « conversation sibérienne ». Mâcher la *tchéra*, croquer des graines de pin, fumer des cigarettes, telles sont les principales distractions des Sibériens et, il faut bien le dire, aussi des Sibériennes.

Nos amis les deux docteurs sont ici; ils ont retrouvé quelques camarades parmi les officiers de la garnison, et, comme le maître de poste a occis, à notre intention, une couple de poulets, nous faisons, tout en narrant le récit de nos infortunes, un repas plus solide que d'habitude.

A huit heures du soir nos deux tarantass, enfin réunis, se mettent en route et nous passons en bac la rivière de Kansk. La température, qui avait été très chaude pendant la journée, se rafraîchit brusquement dès que le soleil est couché. Nous sommes au 18 juin, et j'ai encore eu à souffrir du froid cette nuit.

Dans la matinée nous dépassons un convoi d'*arrestanten* (c'est le nom que l'on donne en Sibérie aux déportés). Ils sont au nombre d'une cinquantaine, les uns à pied, les autres assis sur de petites charrettes, et escortés par une douzaine de soldats d'infanterie régulière, qui n'ont pas l'air de les surveiller de bien près. Aucun n'a les fers aux pieds [1].

Plus loin, nous croisons une petite troupe d'un autre genre; elle est exclusivement composée de femmes, la plupart vieilles. Elles sont là une douzaine, voyageant à pied, la besace sur l'épaule : ce sont des dévotes qui vont

1. On m'assure que tous sont des condamnés de droit commun. Ces gens me paraissent traités avec autant d'humanité qu'ils le seraient chez nous.

en pèlerinage. Du fond de la Sibérie, elles se mettent en route pour visiter les sanctuaires lointains et révérés de l'orthodoxie. Elles iront ainsi au monastère de Solowetzk dans la mer Blanche, ou bien à Kiev, peut-être même jusqu'à Jérusalem. Ce long voyage leur prendra des années; mais elles n'auront rien à dépenser. Pendant tout ce temps, elles vivront d'aumônes. Le paysan russe est bon et hospitalier; partout où elles passeront, on leur donnera un morceau de pain, et un coin dans une écurie pour y dormir à l'abri.

Je suis frappé de la politesse générale des habitants des villages. Les hommes qui sont assis se lèvent à notre approche et nous saluent respectueusement. C'est probablement à la casquette d'uniforme des jeunes docteurs que ces honneurs sont rendus.

La Biroussa, large rivière que nous passons à midi, forme la limite entre le gouvernement de Yeniseïsk et celui d'Irkoutsk. Nous rencontrons à la station suivante, gros village qui porte également le nom de Biroussa, deux Chinois voyageant en poste; ce qui me rappelle que nous ne sommes guère qu'à une soixantaine de lieues, à vol d'oiseau, de la frontière de leur pays.

Nous perdons là deux grandes heures, toujours à cause de mon maudit tarantass. Le bois neuf a joué et des fissures inquiétantes se sont produites. Le maréchal appelé en consultation, arrive sans se presser, examine le cas en secouant la tête, et daigne enfoncer çà et là quelques clous, en échange desquels il demande presque autant de roubles.

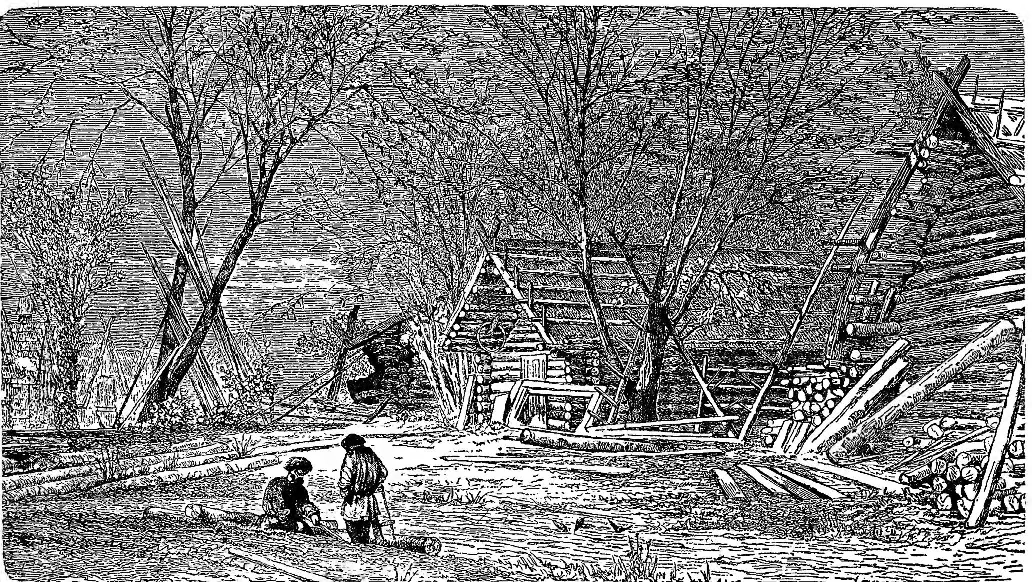
Dès notre entrée sur le territoire du gouvernement d'Irkoutsk, nous avions constaté que la route était beaucoup moins bonne. Au delà de Biroussa, elle est devenue absolument mauvaise. Cependant, de distance en distance, des escouades de travailleurs sont occupées à

la réparer; mais, comme les cailloux manquent dans le voisinage, ils se contentent de combler les trous avec de la terre et de répandre, par-dessus le tout, du sable très fin. De loin on croit voir une route magnifique, mais si on l'aborde, on reconnaît qu'elle est absolument impraticable; les roues enfoncent jusqu'au moyeu dans le sol défoncé. Aussi sommes-nous réduits, la plupart du temps, à suivre de petits chemins qui circulent à travers les prés et les bois, et allongent considérablement la distance.

Les campements de ces ouvriers dans la forêt ne manquent pas de pittoresque. De larges bandes d'écorce enlevées aux arbres voisins, leur servent à construire les huttes et les cabanes provisoires sous lesquelles ils trouvent un abri. Beaucoup de ces gens portent sur leurs traits le type fortement accusé de la race mongole. Ce sont des Bouriates, nation autochtone en partie russifiée ; on les reconnaît à leur large figure aux pommettes saillantes, à leur nez écrasé, à leur teint jaunâtre, à leurs yeux petits et bridés.

Les forêts, en Sibérie, appartiennent à l'État qui, non seulement, n'en tire lui-même aucun parti, mais encore refuse d'en autoriser l'exploitation, on ne sait pour quelle raison. D'incalculables richesses se perdent ainsi, sans profit pour personne. Cependant il semble que l'on pourrait trouver un débouché avantageux pour les bois de chauffage et de construction, dans les vastes contrées de la Chine septentrionale et de la Mongolie, où le climat est encore très rigoureux et où les arbres font complètement défaut.

Il est permis aux habitants de couper tout ce dont ils ont besoin pour leur propre consommation. Ceux-ci usent et abusent de cette faculté. Tout le long de la route ces superbes forêts sont dévastées de la façon la plus inepte. Les arbres ne sont jamais abattus à la hache au



Campement dans la forêt.

niveau du sol, mais sciés à hauteur d'homme. On coupera un pin magnifique seulement pour en croquer les graines; si on trouve un léger défaut à un arbre déjà jeté à terre, on l'abandonnera pour en chercher un autre. Afin d'obtenir un peu de résine ou un morceau d'écorce, un paysan ne se fera pas scrupule de dénuder le tronc circulairement, ce qui le voue infailliblement à la mort[1].

Nijne-Oudinsk (vingt-quatrième relai et 546 verstes de Krasnoyarsk), où nous arrivons dans la matinée du lendemain est une petite ville dans le genre de Kansk. Elle s'étend au milieu d'une prairie, sur les deux rives de l'Ouda, large rivière dont les eaux rapides et claires coulent sur un lit de cailloux polis et arrondis, merveilleuse collection naturelle d'échantillons variés de granits, de porphyres et de marbres de toutes les couleurs. Nous passons deux heures à la station, où nous trouvons quelques bouteilles d'un excellent kvas mousseux et des choux salés (*kapouschi*) qui viennent, fort à propos, apporter quelque variété à notre menu habituel.

Aucun incident à noter pendant le reste de la journée. Le soleil a été brûlant; la soirée, délicieuse, se change comme d'habitude en une nuit glaciale; aussi suis-je fort heureux de pouvoir ajouter à ma couverture ordinaire un large *voillok*, tapis de feutre commun, que j'ai eu la bonne idée d'acheter à Nijne-Oudinsk.

Ce matin, 20 juin, les pentes gazonnées exposées au nord, scintillent sous les rayons du soleil levant; elles sont couvertes de gelée blanche. Les pauvres petites fleurs des prairies, si éclatantes dans la journée, baissent maintenant la tête, tristement affaissées sur leur tige.

La route est meilleure que ces jours derniers. Nous

1. Le bois ici est sans valeur comme matière première; le prix des plus belles pièces ne représente que celui de la mise en œuvre.

trouvons partout des chevaux; on ne s'arrête aux stations que le temps strictement nécessaire; nous allons vite et bien.

A l'importante station de Kimlitché, je suis tout étonné de rencontrer deux de mes connaissances du bateau, MM. S. et B., qui ne s'étaient point arrêtés à Krasnoyarsk et que j'avais lieu de croire déjà rendus à Irkoutsk. Un accident est arrivé à leur voiture, et ils ont dû dépenser tout leur argent pour la remettre en état. Il leur manque 30 roubles pour continuer leur voyage. Un télégramme envoyé par eux à Irkoutsk est resté sans réponse. Je suis heureux de pouvoir leur avancer cette petite somme, qui leur permet de se remettre en route.

Nous passons successivement en bac deux larges rivières, l'Ija et l'Oka. Depuis notre départ de Krasnoyarsk, nous suivons une direction sud-est, parallèle à la chaîne de l'Altaï. Les rivières qui découlent du versant sibérien, toutes tributaires de l'Angara et toutes orientées dans le même sens, coupent perpendiculairement cette ligne; de sorte que la route ne suit jamais longtemps la même vallée, et que nous avons à franchir une succession de contreforts plus ou moins réguliers, mais tous prenant naissance au sud et courant vers le nord, en s'abaissant progressivement. Ce ne sont pas des montagnes; c'est plutôt une série de collines élevées de quelques centaines de mètres, et dont le sol noir et sans pierres me paraît être d'une prodigieuse fertilité; mais on n'en cultive qu'une bien faible partie, et seulement autour des villages, espacés à une vingtaine de kilomètres les uns des autres, le long de la route, et formant enclave au sein de l'éternelle forêt. Dans l'intervalle, on chercherait vainement une habitation isolée. On ne voit pas d'autres traces de civilisation que les fils du télégraphe et le poteau bariolé de blanc et de noir qui se dresse à chaque verste,

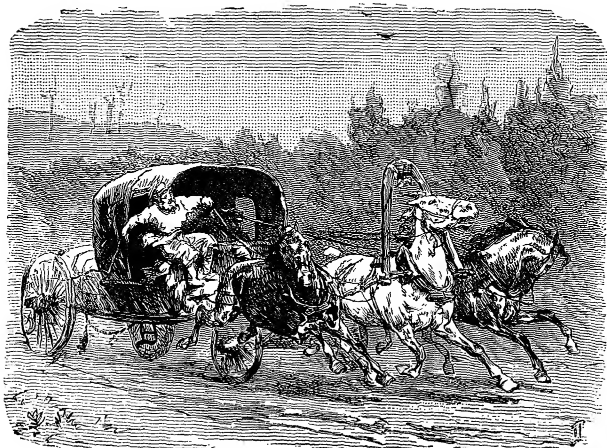
portant l'indication de la distance parcourue depuis la dernière station, et de celle qui reste à parcourir pour atteindre la suivante.

Sans doute, la traversée de ces immenses solitudes est monotone. Les mêmes paysages se reproduisent souvent et les accidents de terrain sont peu variés. Cependant, pour mon compte, ce voyage était loin d'être dépourvu d'intérêt. Lorsque la route était passable etque le temps permettait de relever la capote, je ne me lassais pas d'admirer les arbres gigantesques de la forêt, le gai feuillage des bouleaux, les fleurs éblouissantes de la prairie. Le printemps donnait un air de fête à la nature entière.

J'avais aussi, de temps en temps, d'autres sujets de distraction : la rencontre d'un long convoi de charrettes chargées de ballots de marchandises; le passage du courrier de la poste suivi de quatre ou cinq télègues, où sont entassés les sacs de cuir renfermant les dépêches; les brigades des travailleurs occupés à réparer le chemin; les campements pittoresques des nomades. Je m'amusais à suivre de l'œil le vol des aigles, des buses et des éperviers très communs dans ces contrées, les bandes innombrables des corbeaux et des sansonnets, les courses effrénées des chevaux se prélassant librement dans la campagne, ou encore les cabrioles de quelque zizel surpris au bord du chemin.

J'aimais à me sentir emporté comme le vent, au galop de mes quatre chevaux, excités et maintenus à la fois par l'habile postillon qui, loin de les brutaliser, ne cesse de s'entretenir avec eux comme avec des camarades. Ce dernier, avec ses grosses bottes, sa large ceinture rouge, ses longs cheveux coupés carrément au front et son petit chapeau aux bords relevés, ne manque pas de pittoresque. Malgré son apparence lourde et grossière, il se montre, quand il le faut, d'une agilité extraordinaire :

sans arrêter son attelage, il sautera en bas du siége, rattachera en courant quelque corde, serrera une courroie et, d'un bond, reprendra sa place; presque toujours il conduit debout, et je ne sais comment il peut conserver ainsi son équilibre. Le grand cerceau peint de vives couleurs complète le tableau et forme comme un arc de



Le tarantass du voyageur.

triomphe au-dessus des brancards, tandis que le tintement incessant des clochettes, musique de hasard et qui n'est pas sans charmes, prédispose à la rêverie. Si je suis fatigué de rester assis à la même place, je change de posture et je m'installe sur le côté, les jambes pendantes hors de la voiture; ou bien, étendu dans l'intérieur, les pieds chauds sous la paille, je sommeille, la tête sur l'oreiller. Un long voyage en tarantass offre naturellement bien des contrastes: les rudes épreuves que vous avez eu à subir rendent cent fois plus agréables les

instants où vous pouvez jouir d'un peu de calme et de repos.

Je dois avouer pourtant que l'ami Constantin paraissait peu sensible aux charmes de la route. Depuis la veille, ses deux camarades étaient restés en arrière, à je ne sais plus quelle station où il n'avaient pu obtenir de chevaux. Maintenant nous voyagions seuls, et mon compagnon n'avait plus qu'un but : arriver le plus vite possible à Irkoutsk. En attendant,il passait tout son temps à dormir. Notre conversation était donc forcément limïtée.

Ce soir-là, il faillit nous arriver une aventure assez désagréable. Nous étions entre la trente-sixième et la trente-septième station. Il était dix heures et demie du soir; la nuit était venue, noire et sans lune. Constantin qui depuis quelque temps doublait les pourboires, avait promis au cocher encore 10 kopeks de plus, s'il nous menait rondement. Tout à coup, à la fin d'une descente vertigineuse, au moment où les chevaux étaient lancés au triple galop, un effroyable craquement se fait entendre; le tarentass avec son énorme poids s'affaisse sur le côté, et nous sommes traînés ainsi pendant quelques instants. Je ne savais d'abord ce qui était arrivé : c'était une roue qui venait de sortir de son axe. Par un bonheur inouï, nous avons tout retrouvé intact, la roue, l'écrou et jusqu'au clou servant de fiche pour le maintenir. Dix minutes après, la voiture était remise en état et nous roulions de plus belle. Si nous n'avions pas eu cette chance, la situation était dépourvue de gaieté : nous étions au milieu de la forêt, et à 15 kilomètres de tout secours.

Dans cette journée, la cinquième depuis notre départ de Krasnoyarsk, nous avons relayé neuf fois et fait 208 verstes, soit 222 kilomètres : vitesse difficile à dépasser en cette saison, surtout quand on ne fait pas le service de courrier.

A minuit, 188 verstes nous séparent encore d'Irkoutsk : il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons y arriver dans la même journée. Aussi conservons-nous la même allure endiablée. A la fin des descentes, nous atteignons une vitesse effrayante et qui, par moments, ne doit pas être inférieure à 40 kilomètres à l'heure. Du reste, la route est maintenant excellente et on ne la quitte plus que rarement pour la traverse.

Lorsque le jour paraît, le pays a changé d'aspect. Les cultures sont devenues plus fréquentes; la forêt présente de vastes éclaircies ; l'horizon se dégage de toutes parts. Nous suivons le faîte d'un plateau élevé. Du côté du sud, j'entrevois au loin une longue chaîne de montagnes aux pics aigus, aux flancs couverts de neige et de glaciers : ce sont les monts Sayan, prolongement de l'Altaï et dont les sommets, hauts de 3 à 4000 mètres, forment la frontière de la Sibérie. Derrière ce rempart naturel s'étendent les plaines de la Mongolie. Je me rappelle que c'est ainsi, il y a deux ans, que, du haut des premiers contreforts de l'Himalaya, m'étaient apparues les montagnes du Tibet mystérieux. Aujourd'hui, c'est toujours l'empire chinois que j'ai devant moi, mais à 20 degrés plus au nord.

Le temps se passe rapidement, cependant je ne suis pas sans inquiétude. A chaque instant, je jette des regards anxieux sur ces maudites roues qui nous ont déjà joué plus d'un tour. Il y a surtout un certain écrou évidemment usé, et qui tient à bien peu de chose. La fiche qui maintient tout le système, et que nous avons remplacée plusieurs fois, est-elle toujours à son poste ? La prudence exigerait que nous fissions faire les réparations les plus urgentes à la première station; mais le docteur, auquel j'ai abandonné la direction générale, en a décidé autrement, et je le laisse faire.

Nous avons passé ce matin la Biélaia, près du bourg de Koutoulik; dans l'après-midi nous arrivons à Maltja, village considérable, où se trouve une importante fabrique de sel, que l'on extrait de mines voisines. La belle apparence de la station nous avait fait concevoir un instant le fol espoir d'y trouver à dîner. Notre attente a été trompée; il n'y a pas même une bouteille de kvas. Le samovar, du pain noir et quelques œufs durs, minces ressources pour deux estomacs affamés, c'est tout ce que nous avons pu nous procurer; mais qu'importe! Irkoutsk n'est pas loin.

Me voici, comme Michel Strogoff, sur les bords romantiques de la belle rivière Angara. La rive gauche que nous suivons est plate et assez bien cultivée; la rive droite est escarpée et couverte de sombres forêts.

Le quarante-quatrième et dernier relai est de 13 verstes seulement; nous le franchissons en trois quarts d'heure, et, après avoir longé l'enceinte d'un grand monastère aux toits verts et traversé une plaine nue et marécageuse, nous nous engageons sur une jetée de bois élevée sur pilotis et s'avançant, au-dessus des eaux rapides de l'Angara, à une centaine de mètres du rivage.

En face de nous, s'étend la ville d'Irkoutsk, dont les blanches églises se détachent sur l'horizon assombri par le crépuscule du soir. Une foule de petits chars et d'attelages de paysans encombrent le passage, attendant comme nous l'arrivée du *ferry* qui fait la navette entre les deux rives. Nos chevaux de poste prennent le pas sur eux et nous nous embarquons les premiers. Il est dix heures lorsque nous passons sous l'arc de triomphe élevé près du débarcadère, à l'entrée de la rue principale de la ville.

C'est ainsi que, le 21 juin, un mois et demi après mon départ de Paris, je faisais mon entrée à Irkoutsk, ayant

franchi, en six jours et six nuits, la distance de 1010 verstes (1077 kilomètres) qui sépare cette ville de Krasnoyarsk. Malgré plusieurs arrêts forcés dont l'un de quatorze heures, divers accidents de route et le passage de dix larges rivières, il me restait encore une moyenne assez satisfaisante de 180 kilomètres par vingt-quatre heures.

CHAPITRE X

IRKOUTSK

22-26 juin.

Cinq jours à Irkoutsk. — Le thé de la Chine. — Les mines d'or de la Sibérie orientale. — La rivière Angara.

Depuis mon départ de Tomsk, chaque fois que j'avais fait allusion devant mes compagnons de voyage aux maigres ressources offertes par les hôtels et les maisons de poste, on ne manquait jamais de me répondre que je trouverais à Irkoutsk tout ce que je pourrais désirer, que cette ville était le Paris de la Sibérie, et que j'y vivrais aussi confortablement que dans mon pays.

On conçoit sans peine que j'avais hâte de vérifier l'exactitude de ces renseignements. L'hôtel Deko, qui m'avait été spécialement recommandé et où je me fis conduire en arrivant, est tenu par un Polonais exilé. C'est le meilleur d'Irkoutsk et assurément aussi de toute la Sibérie; cela ne veut pas dire pourtant qu'il soit très bon, d'après nos idées occidentales. Tout le premier étant occupé, on me donna, moyennant deux roubles, au second et dernier étage, une grande chambre ayant vue sur la cour et divisée en deux compartiments par une cloison, sorte de paravent haut de deux mètres. En guise de lit, j'ai à ma disposition un large divan, mais point de draps.

A force d'instances, je finis par obtenir la jouissance exclusive d'une carafe d'eau et d'un grand bassin de cuivre, servant de cuvette. Je dois dire que le tout est assez propre ; car l'établissement, détruit il y a deux ans par l'incendie, vient d'être reconstruit. Enfin, ce qui n'est pas à dédaigner, la cuisine est bonne ; j'ai conservé le souvenir de certaines gélinottes fort bien apprêtées.

Après une semaine en tarantass, on éprouve le besoin urgent de passer une revue générale, non seulement de ses bagages, mais encore de sa personne. Des couches successives de boue et de poussière ont saturé vos vêtements et vous ont mis dans un état indescriptible. Vous avez dû forcément renoncer, pendant plusieurs jours, aux soins les plus élémentaires de la toilette, chose du reste dont les Russes font peu de cas en voyage. « A quoi bon, me disaient-ils, perdre votre temps à ces détails ? Demain ce sera à recommencer ; vous vous occuperez de tout cela quand vous serez arrivé à Irkoutsk. »

Donc, après avoir consacré la matinée du jour suivant à toutes ces affaires de ménage, écrit quelques lettres et m'être efforcé de rendre à ma personne une apparence à peu près civilisée, je sortis après déjeuner, pour visiter la ville.

Les ruines de Krasnoyarsk m'avaient préparé au spectacle qui m'attendait à Irkoutsk. Deux ans avant mon passage, le 7 juillet 1879, un incendie avait dévoré 3600 maisons, dix églises, cinq bazars, la douane et un grand marché, c'est-à-dire les deux tiers de la ville et tous ses plus beaux quartiers, causant en vingt-quatre heures une perte de 30 millions de roubles. Sur les 33 800 habitants d'Irkoutsk, 20000, après cette journée fatale, se trouvaient sans demeure. Sur une surface de plus de deux kilomètres carrés, la destruction a été si complète, que quelques jours après, les isvostchik, ne

pouvaient retrouver leur route au milieu des décombres.

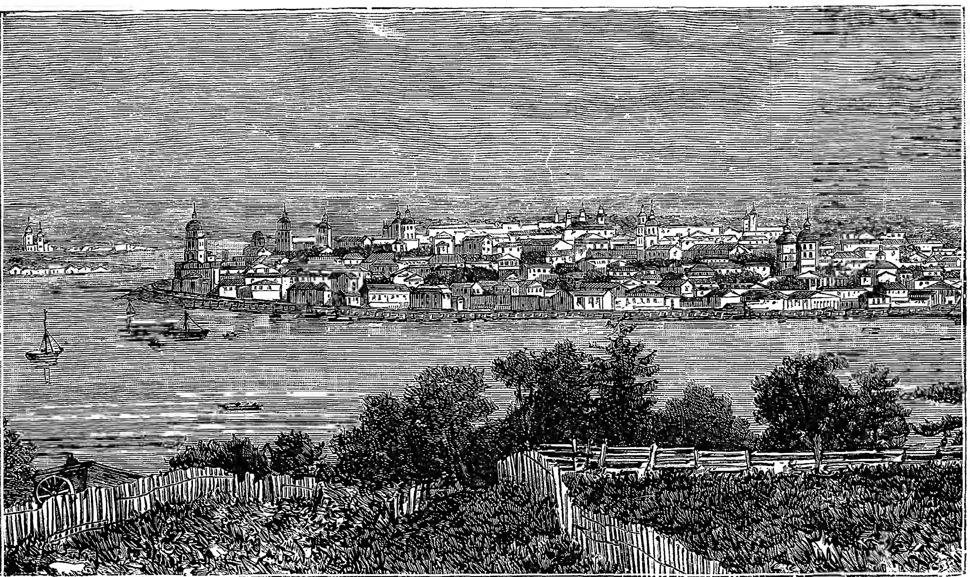
Un témoin oculaire, M. Lansdell dont j'ai déjà parlé, a décrit cette terrible catastrophe.

L'incendie, dans ces villes construites en bois, offre un spectacle bien plus grandiose, et donne lieu à des scènes encore plus émouvantes que dans nos cités de pierres et de briques. Les flammes ne jaillissent pas seulement par les fenêtres; elles embrasent indistinctement toutes les parties de l'édifice. La chaleur qui se dégage du foyer est infiniment plus forte, et on voit souvent, d'un côté à l'autre d'une large rue, des maisons flamber spontanément, sans aucun point de contact avec le feu. Il paraît que, le jour du sinistre, les secours intelligents ont fait défaut. Les pompes étaient absolument insuffisantes; faute d'entretien les tuyaux ne pouvaient plus fonctionner, et, dans cette ville baignée par trois rivières, l'eau a manqué. La plus grande confusion régnait partout; personne ne donnait d'ordres; chacun agissait selon sa propre inspiration, et cherchait à sauver ses effets les plus précieux. Des milliers de fuyards paralysés par la terreur, ou bien ivres de vodka, étaient incapables de rendre aucun service. On a dit que l'incendie avait été allumé par les nihilistes; mais aucun fait sérieux n'est venu à l'appui de cette assertion. L'opinion généralement admise aujourd'hui, et la plus vraisem blable, est qu'il est le résultat d'un accident.

Irkoutsk est située par 101° 55′ de longitude est e. 52° 17′ de latitude nord, c'est-à-dire à peu près exactement sous le même parallèle qu'Amsterdam. Mais son climat est bien plus rigoureux que celui de la capitale de la Hollande. Sa moyenne, pour l'année entière, reste inférieure au point de congélation, et celle du mois de janvier s'abaisse à 20°,8 au-dessous de zéro. Pendant l'hiver, il se fait un grand commerce de viande, de gibier

et de poissons gelés; on peut alors transporter le lait sous forme de briques, et en acheter au marché des blocs congelés. Les productions du pays sont à bon compte en cette saison; mais tout ce qui vient de l'autre côté de l'Oural atteint un prix excessif, en raison de la longueur du trajet par terre. Une bouteille de bière anglaise ne vaudra pas moins de 8 à 10 francs; le champagne se paie couramment 20 francs la bouteille. Pour un simple citron on demandera 3 francs; une belle orange coûtera le double. Au moment de mon passage, tout était fort cher. La dernière récolte de seigle avait presque complètement fait défaut; il y avait également disette de fourrage. Les gens des basses classes, déjà ruinés par l'incendie de 1879 et ne pouvant acheter de quoi se nourrir, avaient déserté la ville en masse; de sorte que le petit nombre des ouvriers restés à Irkoutsk exigeait pour son travail un salaire exorbitant, ce qui arrêtait forcément toutes les entreprises. La malheureuse ville m'a paru se relever bien lentement de ses ruines; il est à craindre que, frappée au cœur, elle ne recouvre jamais son ancienne prospérité. Dans les rues principales, on a reconstruit de somptueuses boutiques dont les devantures en glaces sont dignes d'une capitale; çà et là s'élèvent aussi quelques édifices publics et de belles maisons particulières; mais la majeure partie des terrains autrefois couverts de constructions, reste abandonnée. Sur de vastes espaces, l'herbe croît, épaisse et touffue, au milieu des décombres; partout le sol est noirci par le charbon.

Irkoutsk est assise sur la rive droite de l'Angara, dans un coude formé par la majestueuse rivière. La pierre étant rare dans le pays, les rues sont en terre battue; en temps de pluie, elles deviennent de véritables cloaques. Inutile d'ajouter qu'elles sont droites, larges et bordées de trottoirs en bois. D'un bout à l'autre de l'im-



Irkoutsk. — Vue générale, prise avant l'incendie de 1879.

mense empire russe, on retrouve toujours le même caractère d'uniformité. Le voyageur qui serait tout à coup transporté à Irkoutsk, pourrait aussi bien se croire dans quelque ville de la Russie d'Europe; rien ne lui rappellera qu'il est au cœur de l'Asie, et à moins de 50 lieues de la frontière de Chine. Les bâtiments publics et les maisons des riches marchands sont les seuls édifices en pierres; leurs façades n'offrent aucun cachet d'originalité particulier au pays; on dirait qu'elles ont été copiées sur quelque recueil de dessins d'architecture publié à Saint-Pétersbourg ou à Moscou. Les églises, vastes et richement décorées à l'intérieur, sont de magnifiques spécimens du style byzantin; mais on pourraït en admirer de pareilles à Odessa ou à Arkhangelsk.

La ville, baignée de deux côtés, par l'Angara et la petite rivière Ouska-Kofka, est entourée de prairies, de cultures et de forêts, et occupe le centre d'un cirque de vertes collines; elle tire son nom de la rivière Irkout qui, descendant de l'Altaï, vient mêler ses eaux à celles de l'Angara, très large en cet endroit.

Irkoutsk n'existait pas avant l'arrivée des Russes dans le pays. En 1652, le chef cosaque Yvan Pachaboff ayant construit un blockhaus sur l'île Diatchi, au confluent de l'Irkout et de l'Angara, des habitations de pêcheurs et de marchands ne tardèrent pas à s'élever aux alentours, sous la protection de la petite forteresse. La première église fut bâtie en 1672; dès 1686, l'agglomération était devenue assez importante pour qu'une charte, octroyée par le gouvernement sibérien, l'élevât au rang de ville. Dix ans plus tard, la cité naissante repoussait victorieusement une attaque des Bouriates et recevait les armes suivantes : un chat-tigre courant dans une prairie et tenant dans sa gueule une loutre. En 1719, Irkoutsk

devient chef-lieu de province et, en 1736, capitale du gouvernement. Le naturaliste Pallas la visite en 1773. En 1783, on y établit le siège du gouvernement général de la Sibérie orientale; la même année elle est ravagée par un grand incendie. Le feu n'est pas le seul fléau qui, à diverses reprises, se soit abattu sur Irkoutsk; cette ville a eu aussi beaucoup à souffrir de nombreux et violents tremblements de terre, dont le dernier a eu lieu en 1871.

La population se compose, pour les deux tiers, d'exilés polonais ou de leurs descendants. Diverses petites industries sont dues à leur esprit d'initiative, et on peut dire qu'ils ont contribué dans une large part au progrès d'Irkoutsk et de la Sibérie orientale. Cette ville est, pour la Sibérie, un petit centre de vie intellectuelle. Outre la gazette officielle publiée par le gouvernement, il y paraît un journal hebdomadaire qui, avec celui de Tomsk, forment les deux seules feuilles indépendantes de la Sibérie. Encore ne le sont-elles guère, dans le sens rigoureux du mot; car le bon plaisir du gouverneur peut les supprimer, à la moindre allusion désobligeante. Les déportés politiques y sont bien vus; beaucoup d'entre eux sont devenus employés de l'État, vivent en bonne intelligence avec les hauts fonctionnaires, et sont admis dans les salons officiels. D'autres s'occupent d'affaires commerciales. Le propriétaire de l'hôtel où j'étais logé m'a raconté qu'il avait été condamné aux travaux forcés, à la suite de la révolution de Pologne, en 1863, et qu'il était resté deux ans aux mines de Nertchinsk; puis il avait été amnistié. Maintenant il est libre de vivre à sa guise, et d'aller où bon lui semble dans toute la Sibérie orientale; mais il lui est toujours interdit de retourner en Europe, et il n'a guère l'espoir de revoir jamais son pays natal. En attendant, il prend son mal en patience: son établisse-

ment est bien achalandé; les officiers russes apprécient son champagne et ses vins de France; le restaurant et la salle de billard ne désemplissent pas; ses affaires prospèrent.

Au recensement de 1879, le gouvernement d'Irkoutsk comprenait, sur une superficie de 800 000 kilomètres carrés dont 3000 seulement sont cultivés, une population de 384 000 habitants[1]. C'est à peu près celle d'un de nos petits départements, pour une étendue égale à une fois et demie celle de la France. Dans ce chiffre, les peuplades étrangères, Bouriates, Toungouses, Yakoutes, etc., entrent pour 116 000, soit 30 pour 100. Si l'on examine la population au point de vue des différentes classes, on trouve que les paysans sont les plus nombreux et fournissent un peu plus de 50 pour 100 du chiffre total. Les convicts, au nombre de 23 600, représentent 6,14 pour 100 et les soldats (19 300) forment 5,04 pour 100.

La foire d'Irkoutsk a lieu en décembre; les affaires qui y sont traitées s'élèvent annuellement à une quinzaine de millions de roubles.

La principale occupation des habitants est l'agriculture. Cependant il existe un certain nombre d'établissements industriels, dont les principaux sont des fabriques d'alcool, de tabac, de sel, de cuirs, de draps, de fer et de briques, occupant un total de 3600 ouvriers et produisant annuel-

1. L'annuaire officiel du gouvernement d'Irkoutsk, publié en 1881, donne les renseignements suivants, extraits des tableaux de recensement de 1879 et relatifs à l'élevage du bétail :

Nombre de chevaux	262,433
Bêtes à cornes	307,815
Moutons	365,734
Porcs	89,801
Chèvres	59,377
Chameaux	197
Rennes	7,954
TOTAL	1,093,311

lement une valeur de 4 millions de roubles. Ces marchandises sont consommées presque en totalité sur place, et sont loin de satisfaire aux besoins de la population. Les principaux obstacles au développement de l'industrie locale consistent dans la difficulté de lutter contre les produits importés de Russie, la rareté des hommes capables, l'apathie, la routine et l'ignorance universelles. D'autre part, toutes les forces vives étant absorbées par les mines d'or, la main-d'œuvre fait défaut pour le reste. Les capitalistes, séduits par l'appât des gros revenus, risquent leur fortune dans des exploitations, souvent improductives. Aujourd'hui tout le monde court aux mines, et la situation du pays est loin d'être satisfaisante. Croirait-on qu'avec une terre grasse et noire comme celle que j'ai vue sur la route, des montagnes d'engrais non utilisé, et des herbages sans limites, il y avait, l'an passé, disette de foin et de farine à Irkoutsk, et que le gouvernement avait été obligé de réquisitionner ces denrées chez les cultivateurs, à 3 ou 400 verstes à la ronde? On avait écrit aux chefs de village pour savoir quelle quantité existait chez eux; puis on a forcé les détenteurs à venir livrer leur marchandise, à un prix fixé à l'avance. Des Bouriates, autrefois nomades et qui commençaient à cultiver le sol, ont dû faire un long voyage et attendre, à leurs frais, à Irkoutsk, le bon plaisir des employés, pour la livraison et le paiement de leur récolte. Ils ont été dégoûtés de cet essai d'agriculture et ne se soucient pas de le renouveler ; du moins, c'est à craindre; de sorte que le gouvernement, en voulant porter remède à une année de disette, l'aura rendue permanente. Cette année encore, le fourrage est hors de prix, et les isvostchik ont beaucoup de peine à nourrir leurs chevaux; aussi le prix d'une course en drojki est-il ici le triple de celui que l'on demande à Krasnoyarsk. Tout

le reste est augmenté dans la même proportion. Un ouvrier maçon ne veut pas travailler, à moins de 4 roubles par jour. Enfin, à aucune époque et dans aucun pays, je n'ai vu, dans le cours de mes voyages, la main-d'œuvre aussi chère qu'à Irkoutsk. Ajoutons aussi que les millionnaires Sibériens, ne sachant que faire de leur fortune, dépensent parfois, à de folles excentricités, un argent qui serait bien mieux employé en travaux utiles. On m'a cité l'un d'eux comme ayant fait laver dernièrement sa chambre avec du vin de Champagne. Ce richard, sans doute, n'aurait pas voulu dépenser 20 roubles pour le nettoyage de sa rue, ou le renouvellement d'un trottoir en planches trouées, sur lequel les passants risquent de s'estropier; mais il en gaspillait ainsi plus de 100.

J'avais une lettre de recommandation pour le général gouverneur Anoutchine; tout le monde m'avait vanté sa bienveillance. Malheureusement, ce haut fonctionnaire, dont la juridiction s'étend sur un territoire plus vaste que l'Europe entière, était en ce moment en tournée d'inspection sur les rives de l'Amour. Je me disposai alors à rendre visite au gouverneur civil, M. Pedachenko, qui le remplaçait par intérim. On m'avait prévenu que je serais reçu, à dix heures, au palais du gouvernement et que, malgré l'heure matinale, l'étiquette russe exigeait une tenue de soirée, cravate blanche et le reste. Donc, à l'heure dite, je me présente tout de noir habillé et muni de mon claque qui avait supporté, sans trop d'avaries, les épreuves du voyage en tarantass. Je remets ma carte à l'officier d'ordonnance et je prends place sur un divan, dans l'antichambre, attendant que l'on m'appelât pour m'introduire auprès de Son Excellence. Un groupe de fonctionnaires aux casquettes galonnées s'entretenait à quelques pas. Je ne prêtais qu'une médiocre attention

à ce qui se passait lorsque, levant les yeux par hasard, j'aperçus l'un de ces messieurs debout devant moi et me saluant. Je compris, un peu tard, que c'était le gouverneur lui-même et je me levai aussitôt; mais je crains bien que mon impolitesse involontaire n'ait influé sur son accueil, qui a été très froid. M. Pedachenko, bien que marié à une Française, parle difficilement notre langue; il se borna à me serrer la main et à me souhaiter bon voyage, sans même m'inviter à entrer dans son cabinet. Je perdais ainsi l'occasion unique d'être présenté à une compatriote, dont tout le monde ici m'avait fait le plus grand éloge.

J'eus davantage à me louer d'une visite que je fis à M. Paul de Michnowski, directeur de la douane, pour lequel j'avais également une lettre d'introduction. Il me fit présent d'un grand plan de la ville d'Irkoutsk, sur lequel étaient tracées les limites atteintes par l'incendie de 1879, et voulut bien me donner tous les renseignements que je lui demandai au sujet de l'administration dont il était le chef.

Le commerce est libre sur toute la frontière de l'Amour; c'est seulement à partir du Baïkal qu'on a organisé une ligne douanière. Les revenus que le gouvernement retire de la douane d'Irkoutsk portent, presque en totalité, sur les thés, et tendent constamment à augmenter. En 1880, il est entré dans l'empire russe, par cette voie seulement, 16 307 000 kilogrammes de thé, dont les trois cinquièmes environ, de qualité inférieure et pressés en forme de briques, sont destinés à la consommation des paysans, ou expédiés au Turkestan. Il en est résulté pour le trésor une recette de 2 980 000 roubles.

1. Le thé supérieur, dit de la caravane, acquitte à l'entrée un droit de 6 roubles 36 kopeks par poud (16^{kil}, 372), tandis que celui en tablettes ne paie que 80 kopeks, soit en monnaie française

La majeure partie de ces thés provient de la Chine centrale. Le thé en feuilles est transporté à Han-kéou, grande ville située dans la province du Hou-pé, au confluent du Han-kiang et du Yang-tsé-kiang, à 1100 kilomètres de la mer. Là se trouve une petite colonie de négociants russes qui, après avoir converti en briques les déchets et les qualités inférieures, envoient le tout à Shang-haï par les bateaux à vapeur qui descendent le fleuve. Transbordé sur d'autres steamers, le thé arrive par mer à Tien-tsin, où on le charge sur des jonques qui remontent le Peï-ho jusqu'à Tong-tchéou, aux environs de Pékin. Ici finit le voyage par eau; les ballots sont confiés à des caravanes de chameaux qui, sous la conduite des Mongols, franchissent la grande muraille et le désert de Gobi et, passant par Ourga, arrivent enfin à Kiakhta, première ville russe sur la frontière. De là les marchandises, chargées sur de petites voitures à un cheval, se rendent directement à Irkoutsk en contournant l'extrémité méridionale du Baïkal, ou bien suivent la route du nord, et, profitant des bateaux de la Selenga et du lac, viennent aboutir au même point.

J'ai eu le plaisir de faire aussi la connaissance de M. Baritchnikoff, membre du conseil de la douane, logé comme moi à l'hôtel Deko. Pendant mon séjour à Irkoutsk, il ne cessa de se montrer plein de prévenances, et je suis heureux de lui en témoigner ici toute ma reconnaissance. Il avait vécu plusieurs années en France, dans une propriété qu'il possédait aux environs de Toulouse; puis, à la suite de revers de fortune, il avait repris du service et était venu en Sibérie sur sa demande. Chaque matin, j'avais l'habitude de prendre le thé chez lui; ses

97 centimes par kilogramme pour la première qualité, et 13 centimes pour la seconde.

fonctions à la douane lui permettaient de s'en procurer de qualité exceptionnelle. Un jour il me fit goûter une sorte de thé jaune, boisson réellement exquise, mais à laquelle on ne doit rien ajouter, pas même du sucre, si on veut en savourer l'arome incomparable. Cet excellent homme m'en avait donné une petite provision que j'ai rapportée en France; malheureusement, sept mois de voyage sur terre et sur mer, sous toutes les latitudes, ont exercé une influence désastreuse sur le contenu du petit paquet que je conservais si précieusement.

Nous faisions quelquefois de longues promenades au bord de l'Angara. Le fleuve, large de 5 à 600 mètres, entraîne rapidement, dans la direction du nord-ouest, les eaux limpides qui, à 60 verstes en amont, s'échappent du lac Baïkal. La vue sur les faubourgs qui s'alignent le long de la rive opposée, au pied de collines boisées, est réellement fort belle. Je m'étonne cependant du mauvais état des berges, de l'absence de quais solidement construits et surtout de ne voir, dans la capitale de la Sibérie, aucune avenue plantée d'arbres; ils s'y trouveraient pourtant dans les meilleures conditions : un large boulevard, suivant la courbe gracieuse que la rivière décrit autour de la ville, ajouterait beaucoup au charme du paysage.

On rencontre peu de promeneurs, encore moins d'équipages. La ville, absolument ruinée par le désastre de 1879, paraît abandonnée ; ses immenses places sont nues et désertes ; çà et là on reconstruit bien quelques maisons, mais, ce me semble, avec peu d'activité. De hautes clôtures en planches, véritables murailles de bois, donnent un aspect lugubre à cette partie de la cité. Sur une ligne de 3 kilomètres, le long de l'Angara, l'incendie a tout balayé, épargnant seulement la cathédrale, l'archevêché et quelques bâtiments voisins.

Les Sibériens, je crois l'avoir déjà dit, font peu de cas de l'art du jardinier-paysagiste. Dans un pays tel que celui-ci, il eût été cependant facile de réserver un vaste emplacement, orné par les mains de la nature d'arbres plusieurs fois centenaires, pour en faire, avec peu de frais, un beau parc. Irkoutsk ne possède rien de pareil. Le seul jardin public qui y existe, si toutefois on peut donner ce nom à un terrain planté de bouleaux, de pins et de mélèzes, est tout simplement un enclos rectangulaire, long de deux cents pas et large de cent cinquante. Au milieu, selon l'usage, se trouve un petit café ou, pour mieux dire, un kiosque, où l'on peut se faire servir un verre de thé et une zakouska. C'est dans les étroites allées de ce petit bois que la société de la ville, composée presque entièrement des fonctionnaires civils et militaires et de leurs familles, a l'habitude de se réunir chaque soir, sans doute faute d'autres distractions. Près de là, dans un local réservé où l'on n'est admis que sur la présentation d'un abonné, se trouvent un salon de jeu, un restaurant et un jeu de boules, exercice fort en honneur parmi les Sibériens, qui aiment à intéresser la partie au moyen d'enjeux souvent considérables. Un des côtés du jardin donne sur la petite rivière Ouska-Kovka, dont les eaux murmurantes s'éparpillent au milieu des prés.

Un Varsovien a installé sur ses bords un petit établissement de bains froids, nouveauté qui me fut montrée avec orgueil par les gens du pays. Toutes les fois qu'il se produit quelque amélioration ou innovation de ce genre, on peut parier, presque à coup sûr, que c'est un Polonais qui en est l'auteur. Mais le pauvre exilé me paraît avoir peu de clients; car si, dans la journée, la température est déjà chaude, les nuits sont encore plus que fraîches. Bien que nous soyons à la fin de juin, les promeneurs

du jardin ne se montrent qu'enveloppés dans de longs manteaux qui leur tombent jusqu'aux talons.

La fonderie d'or, à Irkoutsk, mérite d'être visitée. Elle se trouve sur le bord de l'Angara, non loin du palais du gouvernement, dans une partie de la ville que le feu a respectée. J'avais eu, on le sait, la bonne fortune de voyager avec son directeur, M. Sawitsky; ce dernier, haut fonctionnaire ayant droit au titre d'Excellence et au rang de général, voulut bien me faire tout visiter lui-même.

L'or recueilli dans la Sibérie orientale provient uniquement du lavage des sables; il est envoyé ici en petits lingots ou en pépites. Tout le produit des exploitations particulières doit passer par la fonderie du gouvernement, et il n'est permis à personne d'en conserver une quantité quelconque. En échange du métal, l'administration, après un prélèvement de 15 pour 100, délivre un reçu pour une valeur correspondante en papier-monnaie, que l'on peut réaliser à Saint-Pétersbourg en espèces sonnantes, ou bien mettre en circulation comme effet public.

Pour éprouver l'or, on en fait fondre un poids déterminé avec du plomb et de l'argent. Le plomb s'assimile tous les métaux étrangers et disparaît; l'or et l'argent restent seuls et sont séparés ensuite par un acide; c'est ainsi qu'on obtient l'or pur.

Dans un magasin gardé par un piquet de soldats, une série de barres est rangée sur une étagère. La plupart représentent chacune une valeur de 50 000 roubles. J'en ai sous les yeux pour plusieurs millions. Des sacs contenant de petits lingots, et des pépites à l'état brut, telles qu'elles sortent de la mine, sont renfermés dans une caisse de fer.

L'or est fondu par quantités de deux pouds (32^{kil},744), dans un creuset fabriqué avec du graphite provenant

de la mine découverte par un Français, M. Alibert[1]. J'ai assisté à tous les détails de cette opération. Quand le métal est en fusion, il prend une couleur éblouissante, d'un beau vert tendre.

Bien que cet établissement ait une importance considérable, puisqu'il concentre la production totale de la Sibérie orientale, c'est-à-dire du pays le plus riche en or de tout l'ancien continent, son installation et son outillage sont tout à fait primitifs. En 1880, il y est entré 30 830 kilogrammes du précieux métal, représentant une valeur d'environ 100 millions de francs.

M. Sawitsky habite, à côté de la fonderie, une jolie maison surmontée d'un belvédère, d'où l'on jouit d'une vue remarquablement belle sur la ville et l'Angara. Entre autres curiosités réunies chez lui, je vis, dans le salon, un citronnier portant deux ou trois fruits à peu près mûrs, et un piano à queue dont le transport avait coûté 4000 francs.

On estime qu'un poud de marchandise, envoyé de Moscou à Tomsk, coûte 3 roubles et demi. De Tomsk à Irkoutsk, on payait, il y a deux ans, 2 roubles et demi; mais, par suite d'une grande hausse dans la valeur du foin et de l'avoine, ce prix a atteint 6 roubles et demi, somme exorbitante qui élève à 10 roubles les frais du transport total, de Moscou à Irkoutsk. On compte, il est vrai, sur une réduction de prix, à bref délai; mais les tarifs

1. M. Alibert, amené dans la Sibérie orientale par ses opérations commerciales, rencontra, en explorant des sables aurifères, des fragments de graphite pur et, après de longues et pénibles recherches, reconnut, en 1847, un véritable gisement primitif de ce minéral, dans un des rameaux de la chaîne du Sayan, sur le sommet du rocher Batougol, situé près des frontières de la Chine, à 400 verstes à l'ouest de la ville d'Irkoutsk.

Le graphite naturel de la mine Alibert est d'une qualité supérieure, et sert à fabriquer des crayons bien connus des artistes.

du commerce n'auront aucune fixité et seront toujours subordonnés à l'état plus ou moins satisfaisant de la récolte, tant que l'Angara n'aura pas été rendue navigable sur tout son parcours. Cette grande et belle rivière, l'un des plus puissants cours d'eau de l'Asie, et qui met en communication le Baïkal avec l'Yeniseï, n'a pas encore été utilisée d'une manière permanente, comme route commerciale. Des rochers, qui se trouvent en aval du confluent de l'Oka et de l'Angara, forment des rapides semés d'écueils et rendent fort difficile le passage des bateaux à vapeur. On estime à un million de roubles la somme à dépenser pour détruire cet obstacle. D'un autre côté, si le canal projeté entre Atchinsk et l'Yeniseï était creusé, une immense ligne de navigation fluviale, non interrompue, relierait Tiumen à la frontière de Chine, par Irkoutsk, le Baïkal et la rivière Selenga. Actuellement, la Russie importe en Sibérie deux millions de pouds par an et en reçoit un million, dans lequel le thé entre pour les trois quarts. Le jour où les travaux dont je viens de parler seront exécutés et complétés par la voie ferrée de Tiumen à Ékaterinbourg, il est certain que ces chiffres augmenteront considérablement, et que les frais du transport de Moscou à Irkoutsk diminueront de moitié : le prix de 12 à 1600 francs par tonne pourra facilement être réduit à 800 francs.

Un jour, je pris un drojki pour aller rendre visite à M. Sibiriakoff qui se trouvait alors à sa maison de campagne, à deux ou trois verstes au delà de l'Ouska-Kovka, que l'on traverse sur un pont de bois, long de 300 mètres. Il allait partir dans quelques jours pour descendre l'Angara jusqu'à l'Yeniseï, se proposant de reconnaître le cours entier de la rivière, au point de vue de sa navigabilité par bateaux à vapeur, et d'étudier les moyens à employer pour vaincre ou tourner les rapides. M. Sibi-

riakoff, qui retire de ses mines d'or des revenus fabuleux, consacre une notable partie de sa fortune à des expéditions de ce genre, ayant pour but d'ouvrir de nouvelles voies au commerce, ou bien d'améliorer celles qui existent déjà. Il m'apprit que les steamers descendent jusqu'à Bratskiy ostrog, à 500 verstes au-dessous d'Irkoutsk; c'est près de là que se trouve le principal obstacle. Plus loin, l'Angara, après avoir décrit une courbe immense vers le nord-est, se dirige à l'ouest et, sous le nom de Verkhnaya Toungouska, rejoint l'Yeniseï à une faible distance en amont d'Yeniseïsk, après avoir fourni, depuis sa sortie du Baïkal, une course de 1500 kilomètres.

J'obtins aussi quelques renseignements sur le grand fleuve Léna, qui prend sa source dans les montagnes voisines de la rive occidentale du Baïkal et va se jeter dans l'océan Glacial, après un parcours de plus de 4000 kilomètres. Pour se rendre à Yakoutsk, petite ville de 4800 habitants, mais capitale de la plus vaste province de la Sibérie, il faut suivre la route de poste jusqu'à Zigalovsk, sur la Léna, à 400 verstes au nord d'Irkoutsk; là on trouve des embarcations à fond plat qui descendent le fleuve par Kirensk, Vitimsk et Olekminsk, jusqu'à Yakoutsk [1]. Il n'y a pas de télégraphe sur la route; c'est un voyage de 300 kilomètres qui, avec des circonstances favorables, peut se faire en une vingtaine de jours. Un seul bateau à vapeur circule sur cette immense artère fluviale : c'est la *Léna* qui, partie d'Europe en 1878, avec

1. La province de Yakoutsk égale en étendue l'Europe entière, moins la Russie; c'est peut-être le pays le moins peuplé du globe. Sur une surface de 3 929 193 kilomètres carrés, on ne compte que 236 000 habitants, soit 1 habitant par 16 kilomètres carrés : c'est comme si la population de la moitié d'un de nos départements se trouvait répartie sur un espace sept fois et demie plus considérable que la France.

la *Véga*, sous la conduite de Nordenskiöld, atteignit, après avoir doublé le cap Tchéliouskine, les bouches inexplorées du fleuve dans l'océan Glacial, et, cherchant sa route au milieu de difficultés considérables, parvint à le remonter jusqu'à Yakoutsk. On sait que la *Véga*, après un hivernage de dix mois dans le pays des Tchouktches, accomplit heureusement la circumnavigation de l'Asie. La *Léna* est restée pour toujours séparée de sa compagne ; elle ne fait plus maintenant de voyages de longue durée sur le fleuve dont elle porte le nom ; car, pendant huit mois de l'année, du 1er octobre au 25 mai, les glaces la condamnent à l'immobilité. Yakoutsk est la ville la plus froide du monde ; le mercure y reste gelé pendant deux mois consécutifs ; des observations thermométriques ont accusé, pour l'année entière, une moyenne de — 10°,9 et, pour le mois de janvier, de — 40°,8.

Irkoutsk possède une Société de géographie, la seule qui existe en Sibérie. Elle compte environ 300 membres payant une cotisation annuelle de 10 roubles, et publie un bulletin qui paraît cinq ou six fois par an. Le président est le général Pétroff, et le secrétaire, M. Agapitof. Ces messieurs étant absents, j'eus recours à l'obligeance d'un des membres les plus distingués de la Société, M. Chamarine, qui voulut bien me faire visiter la bibliothèque et les collections, malheureusement bien réduites, car presque tout a péri dans l'incendie de 1879. Cependant, j'y ai vu d'intéressants objets de la plus haute antiquité, récemment découverts dans les environs, haches et couteaux en silex, pointes de flèches, ustensiles et ornements en os travaillé et ciselé ; ce qui m'a mis à même de constater, une fois de plus, que tous ces échantillons de l'industrie humaine dans les temps préhistoriques offrent entre eux, et comme forme et comme détails d'ornementation, la plus frappante analogie, en

quelque point du globe qu'ils aient été recueillis. J'y admirai aussi la magnifique dépouille d'un tigre de l'Amour, mesurant $2^m,50$ de longueur. Les poils longs, épais et soyeux qui la garnissent, constituent une chaude fourrure, permettant à l'animal de supporter les rigueurs d'un hiver sibérien.

Le seul Français qui habite Irkoutsk est M. Delescaut, professeur au gymnase. Il a quitté la France fort jeune, a été élevé à Saint-Pétersbourg et est venu ici, attiré par la situation avantageuse faite par le gouvernement aux fonctionnaires qui prennent du service en Sibérie; sa femme est allemande et donne, comme lui, des leçons de français.

D'après les renseignements que me fournit mon compatriote, voici quels sont les principaux établissements d'instruction publique à Irkoutsk : le gymnase ou lycée, avec 8 classes et 200 élèves; une école technique, même nombre d'élèves; une école militaire des porte-enseignes; une école libre des arts et métiers, fondée par un riche marchand; l'institut des demoiselles nobles, le seul de toute la Sibérie — on y enseigne le français et l'allemand, — 200 élèves, toutes pensionnaires; le gymnase des filles, avec 8 classes et 300 élèves externes; un progymnase, aussi pour les filles, avec 4 classes et 100 élèves.

Je ne parle pas des écoles pour les enfants des popes, écoles primaires, orphelinats, jardins enfantins, etc. La liste de ces établissements est raisonnablement longue, et leur nombre doit suffire aux besoins de la population. Dans les villes, il n'est pas rare de voir un négociant millionnaire affecter des sommes importantes à la fondation et à l'entretien d'un établissement d'utilité publique, auquel son nom restera attaché : le désir de perpétuer sa mémoire entrera pour beaucoup dans les sentiments qui auront inspiré la générosité du donateur;

il y a là un stimulant pour la vanité humaine. Malheureusement, rien de pareil n'existe dans les campagnes qui, en Sibérie, sont habitées à peu près exclusivement par les paysans. Ceux-ci, de père en fils, ont vécu dans une ignorance dont ils n'ont même pas conscience; aussi n'éprouvent-ils guère le besoin de changer leurs habitudes. Le gouvernement, de son côté, ne cherche pas à améliorer leur situation intellectuelle; de sorte que le nombre des villages est encore bien grand, où, faute d'un maître d'école, les enfants n'apprendront jamais à lire.

J'assistai, un dimanche, à un service religieux dans la cathédrale. Une dépêche de Saint-Pétersbourg avait prescrit des prières publiques, afin de préserver l'empereur des complots tramés contre sa personne. Les fonctionnaires avaient été officiellement convoqués; pas un *tchinovnik* ne manquait; tous étaient en grand uniforme. On sait qu'en Russie, les employés civils sont assimilés aux militaires, et que le *tchin* se divise en certaines catégories, correspondant aux divers grades de l'armée. Les membres du clergé russe sont presque toujours des hommes grands, forts et de belle prestance; ils laissent croître leur barbe, et une opulente chevelure, dont ils prennent grand soin, leur couvre les épaules; revêtus de leurs riches habits sacerdotaux, ils ont un air réellement imposant. L'or et le clinquant, qui scintillent partout dans les églises orthodoxes, contribuent à rendre la mise en scène tout à fait théâtrale. La cérémonie, longue et solennelle, accompagnée de chants continus, se passe en grande partie derrière l'iconostase, grand écran de bois et de cuivre doré, couvert d'images byzantines constellées de pierreries, et derrière lequel le prêtre officiant se dérobe aux regards des assistants. Je me trouvais mêlé à la foule des fonctionnaires. Ils étaient restés debout pen-

dant toute la durée de l'office; mais lorsque l'archevêque prononça la formule de la prière pour le tzar, tout le monde s'agenouilla sur les dalles nues. J'ai remarqué que, sauf pendant ces quelques instants, on montrait en général peu de recueillement. Je ne parle, bien entendu, que des personnes qui m'entouraient; les hommes du peuple, au contraire, se signaient dévotement à toute minute, ou bien restaient abîmés dans une muette et pieuse contemplation. Le costume de l'archevêque était d'une richesse inouïe; sa tiare et ses longs vêtements étincelaient sous l'or et les pierres précieuses. L'allocution qu'il prononça à la fin du service religieux me parut d'autant plus longue que je n'en comprenais pas un mot; certainement elle n'était pas improvisée, puisque, immédiatement après, on nous la distribua sous forme de brochure.

Mon dernier compagnon de voyage, le docteur Constantin, n'étant plus à Irkoutsk, je me trouvais, pour quitter cette ville, dans le même embarras qu'à Krasnoyarsk. Des gens bien intentionnés m'avaient promis de me chercher un compagnon jusqu'à Strétensk; ce serait très facile à trouver, me disait-on; en attendant, les jours se passaient et aucun voyageur ne se présentait. On m'avait conseillé de faire insérer un avis dans la *Gazette d'Irkoutsk;* mais ce journal, ne paraissant qu'une fois par semaine, ne pouvait m'être, à bref délai, d'aucune utilité. Sur ces entrefaites, les deux amis de Constantin que nous avions laissés en arrière sur la route, étaient enfin arrivés. L'un d'eux, le docteur Birula, allait prendre possession de son poste à Tchita, capitale de la Transbaïkalie, à 800 kilomètres plus loin qu'Irkoutsk, mais encore à 300 kilomètres en deçà de l'endroit où commence la navigation de la Chilka. J'aurais préféré m'associer quelque voyageur en destination de ce point

extrême, ce qui aurait mis fin, une fois pour toutes, à mes préoccupations; mais faute de mieux, je me décidai à accepter comme compagnon le nouveau médecin que le sort m'envoyait.

Mon tarantass, mis en pension à mon arrivée chez un charron qui, moyennant une douzaine de roubles, lui avait fait les réparations les plus urgentes, était maintenant prêt à continuer tant bien que mal son service. Nous nous occupâmes du renouvellement des provisions de bouche et de l'outillage de notre matériel roulant, boîtes à graisse pour les roues, cordes et clous, etc. Enfin, mon portefeuille commençant à se dégarnir, je me débarrassai d'une partie de ma réserve en or, en me procurant à la succursale de la Banque commerciale de la Sibérie, quelques centaines de roubles en petits billets, que j'obtins au change avantageux de 7 r. 95 k. par pièce de 20 francs.

J'étais arrivé à Irkoutsk à l'époque fixée par mon itinéraire, mais je n'avais pas trouvé de lettres. J'avais pensé que la poste voyagerait plus vite que moi; en cela, je m'étais trompé. Le service, au printemps, se fait moins régulièrement qu'en hiver; dans la saison où nous sommes, le courrier est souvent retardé par le mauvais état des routes ou par la crue des rivières. Avant de partir, je passai une seconde fois à la poste et j'eus la satisfaction d'y trouver trois lettres qui m'avaient été renvoyées de Tomsk. Comme je comptais voyager le plus rapidement possible pour atteindre le Japon, et qu'il n'existe pas de communications postales directes entre Vladivostok et l'empire du Soleil levant, je ne pouvais plus espérer recevoir mes lettres par la voie que je me proposais de suivre. Aussi, après mûres réflexions, je pris le parti de me faire adresser ma correspondance à Tien-tsin (Chine). Trois fois par mois, un courrier spécial,

chargé des correspondances russes pour Pékin et l'Asie orientale, traverse le désert de Mongolie. Les dépêches, convoyées jusqu'à Tien-tsin, sont réexpédiées par mer au bureau de poste européen de Shang-haï, par les soins du consul de Russie. Je me trouvais donc ainsi, et pour de longs mois encore, privé de tout espoir de recevoir aucune lettre de France.

Ces affaires réglées et tous mes préparatifs terminés, rien ne me retenait plus à Irkoutsk. Le 26 juin, à quatre heures du soir, par un temps magnifique et une délicieuse température, je quittais définitivement la capitale de la Sibérie.

CHAPITRE XI

D'IRKOUTSK A VERKHNÉ-OUDINSK

27-30 juin.

Départ d'Irkoutsk. — Le lac Baïkal. — La rivière Selenga. Arrivée à Verkhné-Oudinsk.

Pour continuer mon voyage au delà d'Irkoutsk, j'avais le choix entre deux routes : l'une contournant l'extrémité méridionale du Baïkal, et l'autre le traversant non loin du point où en sort l'Angara. La première suit d'abord la vallée de la rivière Irkout, puis, atteignant le bassin du lac à sa pointe occidentale, chemine en corniche sur le flanc des montagnes. Elle abonde, dit-on, en paysages pittoresques, souvent même grandioses, mais elle a l'inconvénient d'allonger le trajet de deux cents verstes. De plus, d'après les renseignements qui me furent donnés, elle était alors dans un état affreux. On me raconta même que, tout récemment, le général gouverneur n'avait pu passer qu'à grand peine, et qu'un jour, sa voiture étant restée embourbée dans un marécage, loin de toute habitation, le premier fonctionnaire de la Sibérie avait été heureux d'accepter le secours que lui fournit, fort à propos, une petite troupe de convicts échappés des prisons et vivant réfugiés dans les bois. Je

ne sais jusqu'à quel point l'anecdote est vraie ; toujours est-il que je ne me souciais pas de me trouver dans une pareille situation, surtout avec un tarantass comme le mien, sur la solidité duquel je ne pouvais avoir qu'une confiance très limitée. Aussi je n'hésitai pas à prendre la seconde route, la plus fréquentée du reste, pendant la belle saison.

En sortant d'Irkoutsk, on s'engage dans une riche campagne où les champs cultivés alternent avec les prairies et les bois de bouleaux. J'éprouve un certain plaisir à entendre de nouveau la gaie musique des sonnettes de l'attelage. Ma voiture roule sans secousses sur un chemin étroit, mais bien empierré et bordé de fossés comme en Europe. Nous remontons la vallée de l'Angara dont on atteint bientôt la rive droite pour ne plus s'en éloigner. C'est aujourd'hui dimanche ; les paysans ont quitté leurs fourrures malpropres et se montrent, dans les rues des villages, vêtus du costume national, le même ici qu'en Russie : chemise rouge flottante, et large pantalon de velours rentrant dans les bottes.

Mon nouveau compagnon, le docteur Birula, s'exprime assez couramment en français. J'ai la satisfaction de découvrir en lui un amateur passionné de botanique. Il m'apprend que les arbres qui bordent la route, et dont j'admire les rameaux merveilleusement fleuris, sont des pommiers de Sibérie (*Malus baccata*) ; le joli petit arbuste à fleurs jaunes, qui pullule dans les endroits humides, est le *Potentilla frutescens*, vulgairement connu sous le nom de thé du Kamchatka.

La route, en maints endroits, offre de magnifiques points de vue sur les îles rocailleuses émergeant du sein du large fleuve, et les épaisses forêts qui s'étagent le long de ses rives escarpées. Je me souviens encore de l'étonnement du bon docteur à la vue des rochers à pic

près desquels nous passons. Né dans les plaines de la Petite-Russie, il n'avait, de sa vie, jamais rien vu de pareil. L'Oural, qu'il avait traversé comme moi, ne donne nullement, ainsi que je l'ai dit, la sensation d'un pays de montagnes. Quant aux pics neigeux de l'Altaï que j'avais aperçus ces jours derniers, il m'avoua qu'il ne s'en était rendu aucun compte et les avait pris pour de simples nuages.

D'innombrables hirondelles voltigent autour de nous, poussant de petits cris joyeux et faisant une chasse acharnée aux moustiques, dont elles ne parviennent malheureusement pas à diminuer sensiblement les importunes phalanges. Ces charmants oiseaux appartiennent à une espèce différente de la nôtre ; ils ont la gorge et le ventre d'un rouge brun, tirant sur l'orange.

Il commence à faire nuit lorsque nous quittons le troisième relai. La route devient de plus en plus sauvage ; de sombres ravins échancrent le flanc des montagnes. Les eaux frémissantes de l'Angara, large ici de plus de 1500 mètres, viennent se briser tumultueusement contre les écueils qui obstruent son cours. Malgré l'obscurité, on devine que la vallée s'élargit. Un air plus frais me frappe au visage ; en même temps, un bruit bien connu arrive à mes oreilles : c'est le ressac, cette plainte monotone et régulière des vagues déferlant sur le rivage. Le Baïkal est devant nous ; nous le côtoyons pendant quelques verstes et, à minuit, nous frappons à la porte d'une mauvaise baraque de bois, construite au bord du lac. Là est l'hôtellerie ; par malheur tout est plein ; les couloirs même sont encombrés de dormeurs, étendus pêle-mêle sur le plancher. A cette vue, nous retournons en arrière, à la maison de poste : même spectacle ; pas un coin disponible. Pour comble d'ennui la pluie se met de la partie. Nous n'avons plus qu'une ressource, celle de passer la



L'Angara

nuit dans notre voiture et de nous y calfeutrer de notre mieux : c'est ce que nous faisons.

Le Baïkal est le plus grand bassin d'eau douce de l'Asie. Il s'étend du nord-est au sud-ouest, entre les trois versants de l'Yeniseï, de la Léna et de l'Amour; sa forme est celle d'un gigantesque croissant, long de 650 kilomètres et large de 40 à 80, dont la convexité serait tournée vers l'orient. Il couvre une surface de 35 000 kilomètres carrés, égale à soixante fois celle du lac de Genève; aussi, les riverains lui donnent-ils le nom de « Mer Sainte ». Son altitude est de 415 mètres au-dessus du niveau de la mer, et sa profondeur, qui est en moyenne de 250 mètres, atteint en de certains endroits jusqu'à 1300 mètres, de sorte que ses cavités les plus basses sont beaucoup au-dessous de l'océan.

Les eaux du Baïkal sont d'une limpidité extraordinaire et se maintiennent toujours très fraîches, même en été. Sa surface gèle régulièrement vers la fin de novembre et ne redevient libre de glaces qu'au mois de mai. En hiver, on traverse le lac en traîneau; ce voyage d'une cinquantaine de kilomètres se fait avec une extrême rapidité, sur une couche de cristal dont l'épaisseur normale atteint un mètre.

Plus de deux cents rivières lui apportent le tribut de leurs eaux. La Selenga est, de beaucoup, la plus importante; elle prend sa source dans les plateaux lointains du désert de Mongolie et, après un parcours de plus de 1000 kilomètres, vient former, au moyen de ses bouches multiples, un large delta qui fait saillie sur la côte orientale. Une brèche naturelle, ouverte sur la rive occidentale, donne naissance à l'Angara, unique déversoir du gouffre fermé de tous les autres côtés par de hautes montagnes. Les eaux de la partie superficielle du bassin sont seules entraînées vers l'Yeniseï, mais avec tant de

violence que la rivière qu'elles forment est celle qui reste le moins longtemps gelée en Sibérie. L'Angara ne gèle guère avant le mois de janvier, et a besoin pour se solidifier complètement d'un froid continu de 30 degrés ; sa débâcle a lieu dès le mois d'avril.

Le Baïkal est riche en poissons d'espèces variées ; on y pêche aussi des phoques, à peu près semblables à ceux qui vivent dans l'océan Glacial.

Le lac est ouvert à la navigation à vapeur depuis 1844, mais seulement pour la traversée entre les deux rives, sur la route d'Irkoutsk à la Selenga. Pendant la belle saison, un steamer fait ce trajet deux fois par semaine. En dehors de ce point, la navigation est presque nulle ; car, sur les bords de cette mer intérieure, il n'existe aucune ville, aucun centre important d'industrie. Pourtant les montagnes voisines renferment de grandes richesses minérales ; on m'a montré à Irkoutsk de magnifiques échantillons de lapis-lazuli de cette provenance ; mais on ne s'en occupe guère. Actuellement la vogue est aux mines d'or : on dédaigne toutes les autres exploitations.

Le Baïkal ne renferme qu'une île importante, celle d'Olkhon, qui se trouve dans sa partie moyenne, à peu de distance de la côte occidentale. Un peu plus au nord, se dessine sur la rive opposée une grande presqu'île, dont l'un des côtés forme un golfe où vient se jeter la rivière Bargouzine. La ville du même nom, située à une certaine distance dans l'intérieur, n'a qu'une importance administrative, comme chef-lieu de district et lieu d'exil pour les déportés politiques.

Lorsque ma traversée de la Sibérie n'était encore qu'à l'état de projet, je me flattais de pouvoir ajouter à mes impressions de voyage l'intéressant épisode d'une tournée sur le lac. Je supposais que cette immense nappe

d'eau était utilisée dans toutes les directions comme route commerciale, et j'espérais qu'il me serait possible de faire quelque excursion du côté de son extrémité septentrionale. J'avais, à distance, comme une vision des scènes grandioses de la nature boréale, puissantes cascades, gigantesques falaises, précipices et rochers à pic. Mais il me fallut renoncer à tous ces beaux projets. Les rares bateaux qui s'aventurent jusque-là sont employés à la pêche ; ils partent à des époques déterminées et ne font qu'un voyage d'aller et retour par an. On n'a pas encore songé à organiser de service spécial pour les touristes. Cependant, au dire des voyageurs, la nature est admirablement belle dans ces parages ; il y existe même une station thermale d'eaux sulfureuses et ferrugineuses, utilisées par les malades d'Irkoutsk. Qui sait si, dans un avenir plus ou moins éloigné, l'agence Cook n'organisera pas des voyages de plaisir autour du lac Baïkal, comme il en existe maintenant pour remonter le Nil ?

J'ai très bien dormi dans ma voiture, si bien que je ne me suis réveillé qu'à sept heures. Mon compagnon n'est plus là ; je suppose qu'il est allé retenir nos places au bureau du bateau à vapeur. La pluie a cessé, mais le ciel est encore chargé de nuages. Devant moi s'étend le Baïkal, semblable à la mer. Je n'ai que la route à traverser pour aller faire mes ablutions matinales dans ses eaux calmes et transparentes. Mon thermomètre marque 16 degrés à l'air libre ; plongé dans l'eau, il s'abaisse à 6 degrés.

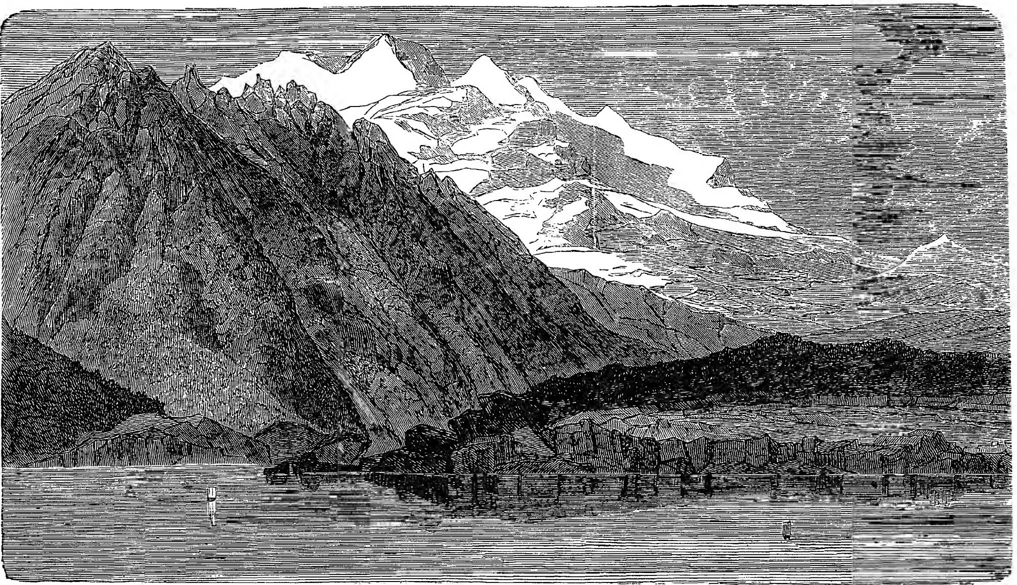
Je me promène avec une joie enfantine sur les cailloux arrondis du rivage. Voilà, encore une fois, un de mes rêves accompli. Je compare ma situation à celle d'un alpiniste arrivé, après de longs et pénibles efforts, à une station qui lui offrira quelques instants de repos, à mi-chemin du sommet qu'il a entrepris d'escalader ; il ne songe plus à ce qui lui reste à faire ; et, jetant ses regards

en arrière, il contemple avec satisfaction le chemin qu'il a parcouru. Cette vue le réconforte ; il oublie ses fatigues et se prépare à continuer son ascension, plein de confiance dans le résultat final. Ce but encore si éloigné, pour moi c'est le Japon, mais j'ai déjà franchi les deux tiers de la route !

Cependant, je n'ose pas m'éloigner de mon tarantass où nous avons laissé tous nos bagages. Les environs d'Irkoutsk sont mal famés ; on m'a conté tant d'histoires de voleurs que je me tiens sur mes gardes.

Je mets au courant mon carnet de notes et j'écris quelques lettres sur une petite table en plein air, tout en pourchassant les moustiques qui me gênent beaucoup. Sur ces entrefaites, le docteur Birula reparaît. Il m'apprend que le bateau ne partant que demain, nous avons toute la journée à dépenser ici.

Nous allons prendre le thé à la station de poste. Parmi les voyageurs qui attendent, comme nous, dans la salle commune, se trouve une jeune dame de Saint-Pétersbourg, exilée pour cause politique. Elle voyage seule, accompagnée par deux gendarmes qui paraissent la traiter avec égards. En tout cas, leur surveillance n'est pas bien rigoureuse ; ils nous permirent, en effet, de causer avec leur prisonnière ; quelques instants après, celle-ci sortit librement et, laissant ses gardiens en tête-à-tête avec le *samovar*, vint faire avec nous un tour de promenade au bord du lac. Malheureusement, cette dame ne parlait pas français ; ce n'est que par l'intermédiaire de mon compagnon que j'appris qu'elle avait été impliquée dans un récent procès, et condamnée comme nihiliste à la déportation à Tchita. Sa tenue était fort convenable ; mais sa santé paraissait compromise ; une pâleur extrême répandue sur son visage amaigri, témoignait des souffrances physiques et morales qu'elle avait endurées.



Lac Baïkal et issue de l'Angara.

Hier, l'obscurité ne m'avait pas permis de voir le point précis où l'Angara sort du lac. Dans l'après-midi, nous fîmes une longue promenade à pied de ce côté. Une nappe d'eau large de plus d'un kilomètre, s'échappant du fond d'un petit golfe, forme un rapide semé d'écueils. A l'issue même, au centre du courant, se dresse un sombre rocher appelé la « pierre du chaman ». C'est un endroit sacré pour les sectateurs du chamanisme[1], et encore aujourd'hui, les mariniers qui passent par là ne manquent pas de faire leur prière, pour se rendre le Baïkal favorable. Ils se gardent bien de l'appeler « lac », nom indigne de lui et qui, selon la croyance populaire, le met en courroux, mais ils le nomment plus respectueusement « Madame la mer ». Et, de fait, sa surface, aujourd'hui si paisible, est souvent agitée par de violentes tempêtes pendant lesquelles les embarcations, soulevées par des vagues énormes et incapables de résister aux rafales furieuses qui soufflent du nord, courent de sérieux dangers, sur ses côtes abruptes et inhospitalières. Sur une longueur de 6 kilomètres, les eaux de l'Angara se précipitent avec une extrême rapidité. La navigation ne doit être possible que dans le voisinage de la rive gauche, où les rochers, moins nombreux, présentent peu d'obstacles au courant.

Nous faisons, non sans difficulté, l'ascension d'une montagne aux pentes excessivement raides. Du sommet,

1. Le *chamanisme* est une religion idolâtrique basée sur la crainte des mauvais esprits. Les *chamans*, ou prêtres, passent pour avoir le pouvoir de conjurer l'influence malfaisante des démons, au moyen de jongleries sauvages et bizarres, analogues à celles qu'employaient les sorciers au moyen âge.

On dit que, lorsque le chamanisme était la religion dominante du pays, les chamans avaient coutume de faire, sur ce rocher, des sacrifices humains; les victimes étaient précipitées, les mains liées, dans le torrent.

on découvre un magnifique panorama sur le lac, dont on distingue à peine la rive orientale. Aux premiers plans, des rochers noirs, des plages de sable blanc et des collines couvertes de forêts séculaires; puis, vers le sud, la côte, avec ses dentelures estompées par l'éloignement, ses tons plus doux, ses nuances moins tranchées; enfin, aux extrémités de l'horizon, des pics neigeux suspendus, comme de légers nuages rosés, entre l'azur du ciel et celui de l'eau.

A nos pieds s'étend le petit village de Lisvenitchnaya, dont les jolies maisons de bois peintes en lilas et en bleu et les chantiers de constructions couverts de tuiles vertes, s'alignent le long du rivage. Pendant que j'admire le paysage, le docteur herborise. Sous des arbres gigantesques, hauts de trente à quarante mètres, et dont l'énorme tronc est assez gros pour que les indigènes puissent y tailler d'un seul morceau leurs canots de pêche, croissent en abondance des lis jaunes, des fleurs de toute espèce, et aussi des fraisiers, des airelles et des framboisiers.

J'ai trouvé dans une mauvaise auberge, près de l'embarcadère du bateau, un réduit obscur où, moyennant un rouble, on m'a loué, pour passer la nuit, un divan long de quatre mètres. Dans cet établissement fort peu recommandable, les serrures manquent totalement. Le voyageur qui veut être chez lui doit se munir de deux pitons et d'un cadenas pour fermer sa porte. Mon camarade, par mesure d'économie, et aussi par prudence, préfère coucher encore cette nuit dans notre voiture. Rassuré de ce côté, je parviens à m'endormir, malgré le tapage qui se fait dans les compartiments voisins, dont me sépare une mince cloison de planches. Les Russes, ayant l'habitude de faire la sieste pendant la journée, passeront volontiers toute la nuit à boire et à manger, se dédomma-

geant amplement, lorsque l'occasion s'en présente, de leur abstinence forcée en voyage.

Le lendemain 28 juin, à six heures du matin, le sifflet du bateau à vapeur se fait entendre, m'avertissant que le départ est proche. On vient de charger mon lourd tarantass avec tout ce qu'il contenait; je paie 10 roubles pour son transport. Quant aux passagers, les prix sont ainsi fixés : 7, 6 et 3 roubles pour les première, seconde et troisième classes. Nous avons aussi à bord une centaine de passagers qui voyagent aux frais de l'État : ce sont des condamnés de droit commun, me dit-on comme toujours. On leur faire prendre place à l'avant. Je les examine de près : c'est un mélange de toutes les races et de tous les types européens et asiatiques soumis au vaste empire russe. Slaves, Tartares, Turkomans et Mongols ont endossé la même capote grise. Beaucoup portent une chaîne aux pieds et à la ceinture; tous sont propres, rasés de frais, et me paraissent assez indifférents à leur sort, causant entre eux, fumant des cigarettes et buvant du thé, en attendant le départ.

Un tintement prolongé de sonnettes se fait entendre : c'est la poste qui arrive. Huit voitures, attelées chacune de trois ou quatre chevaux, suffisent à peine à contenir les énormes sacs de cuir qui viennent augmenter l'encombrement du petit vapeur où, indépendamment de six tarantass, une quantité prodigieuse de colis est entassée sur le pont.

Enfin nous partons. Presque tous les passagers civils ont pris la troisième classe. Au petit salon des premières, j'ai le plaisir de retrouver M. Bélézoroff, ingénieur des mines, avec lequel j'ai déjà navigué sur la Kama et sur l'Ob. Il me présente au capitaine, chef du détachement militaire que nous remorquons. Ce dernier est le prince Poutiatine, qui se rend sur l'Amour, accompagné de sa

jeune femme. Pour la circonstance, la princesse a revêtu un costume d'homme qui lui sied le mieux du monde. Ce n'était pas la première fois que je rencontrais en route des dames russes ayant adopté les habits masculins; ici cette tenue est parfaitement admise en voyage. La conversation s'engage en français; mes nouveaux compagnons parlent très purement notre langue. Parmi ses bagages, le prince n'a eu garde d'oublier une caisse de vins de France; sous prétexte d'offrir une libation au génie du lac, il fait sauter le bouchon d'une bouteille de champagne et nous commençons joyeusement la traversée.

En hiver, les traîneaux se dirigent, en droite ligne sur la glace, vers le point le plus rapproché de la côte opposée et viennent atterrir à Michikinskoï; le trajet n'est alors que de 45 verstes. La route que suit le bateau à vapeur est deux fois plus longue et coupe le lac un peu en diagonale, pour aboutir à Boïarskoé.

Nous marchons très lentement; je ne m'en plains pas, car, du milieu du lac, on a une vue splendide sur les hautes montagnes de la rive orientale et les sommets dentelés de la chaîne bleuâtre, qui se déroule au loin vers le sud. Au nord, l'horizon est sans limites, comme l'océan. La surface du lac est parfaitement tranquille; ses eaux, d'une limpidité extraordinaire, sont d'un beau vert d'émeraude.

L'espace alloué aux passagers est si restreint que beaucoup préfèrent s'installer dans leur voiture. Nous sommes à l'époque où commencent les vacances dans les gymnases d'Irkoutsk; aussi nous avons à bord un certain nombre de jeunes filles et de collégiens, qui retournent seuls dans leurs familles.

A quatre heures, nous mouillons le long d'une jetée de bois, construite sur pilotis. Des voitures attelées atten-

dent la poste, qui repart aussitôt. Il nous sera donc impossible de continuer notre route aujourd'hui ; le courrier a accaparé tous les chevaux, et nous devons attendre leur retour. Toutefois il est essentiel de prendre rang sur le registre du maître de poste, car les premiers arrivés seront les premiers servis. La station étant à cinq cents pas du débarcadère, il s'établit sur la route une sorte de *steeple-chase*, chacun cherchant à arriver bon premier. Mon ignorance de la langue ne me permettant pas de prendre part à la lutte, je laisse mon compagnon s'occuper des affaires sérieuses, et je me borne à contempler le spectacle que j'ai sous les yeux. Les voyageurs pressés de s'embarquer sur le bateau qui doit repartir dans la soirée, les lourds tarantass hissés à bord ou bien péniblement remorqués, le long des talus inclinés, par des escouades de paysans bouriates, au teint bronzé, au costume étrange ; les soldats campés sous les grands arbres, accroupis en cercle autour de leur samovar chéri ; les galériens qui se dirigent en longue file vers leur gîte d'étape ; les allées et venues de tout ce monde, forment un tableau des plus animés et fort intéressant.

Le nom de Boïarskoé ne figure pas sur les cartes russes ; c'était, il y a quelques années, un endroit désert. On a déblayé un coin de la forêt pour y bâtir cinq ou six maisons et une prison. Toutes les fois que la civilisation russe s'implante quelque part, on peut être assuré que le premier édifice qui s'élève est destiné à loger les prisonniers. En Amérique, ce serait un hôtel pour les voyageurs. Il y en a bien un aussi à Boïarskoé, mais ce n'est qu'une simple baraque en planches, divisée en petits compartiments destinés à abriter les passagers qui, parfois, attendent ici plusieurs jours, avant de pouvoir s'embarquer.

Je m'engage sur un étroit sentier, longeant la forêt qui vient mourir sur le rivage. Le site est ravissant : un double ruban de sable blanc et fin, et de galets aux vives couleurs, arrondis avec une régularité surprenante, sert de bordure aux eaux transparentes du lac. Des arbres morts de vieillesse et dont les troncs énormes, à demi enfouis sous le gravier, restent étendus sur la plage, invitent le promeneur au repos. J'ai voulu me donner la satisfaction de prendre un bain dans le Baïkal ; mais l'eau était glaciale et je me hâtai d'en sortir. Le docteur m'a rejoint, et tandis qu'il étudie la flore du pays, je cherche inutilement sur les rives du lac quelques-unes des coquilles, sans doute intéressantes, que doivent renfermer ses eaux encore si peu explorées. Nous rentrons à l'hôtel, au moment où le soleil disparaît derrière les montagnes de la côte opposée. Le temps est superbe ; le vapeur est reparti, et sa silhouette lointaine trouble seule la solitude de l'immense nappe d'eau éclairée par les dernières lueurs du jour. Cependant la forêt brûle à quelques verstes d'ici, ainsi que l'indique un épais nuage de fumée qui plane au-dessus des grands arbres.

Je retrouve le prince attablé devant une série de bouteilles. Quant à la princesse, à demi renversée sur une chaise longue, elle tourne le dos au magique tableau que je viens d'admirer, et lit un roman français. A ses yeux, tout est affreux ici : c'est la Sibérie. Ce mot seul lui suffit. Ah ! si elle était à Paris !

Après un souper aussi cher que mauvais, M. Birula va, selon son habitude, dormir dans le tarantass. Pour moi, je passe la nuit, tout habillé, sur un banc qui a évidemment la prétention d'être un canapé, mais qui y réussit imparfaitement.

Le lendemain 29 juin, à six heures du matin, je dis adieu au Baïkal et à ses montagnes neigeuses, que selon

toute probabilité je ne reverrai jamais; car on ne fait pas deux fois, pour son plaisir, le voyage de Sibérie. Nous sommes les derniers d'une file de cinq voitures, situation désavantageuse à cause de la poussière du chemin et de l'encombrement aux stations de poste. Il est de règle qu'un voyageur ne doit point chercher à dépasser sur la route celui qui a pris des chevaux avant lui; mais, avec un bon pourboire donné à propos au yemstchik, on arrive presque toujours à éluder le règlement. La route suit, pendant une douzaine de verstes, la rive du lac, que les éclaircies de la forêt laissent entrevoir de temps en temps, puis tourne à droite dans l'intérieur. Les bois présentent la trace de récents incendies.

A la première station, point de chevaux : c'était prévu, le courrier de la poste ayant passé la veille. Il est huit heures; quand pourrons-nous partir? Les quatre voitures qui nous précèdent ont, comme nous, des podorojnés de la couronne. Le capitaine et sa femme arrivent dans leur luxueux tarantass, suivis de leurs soldats, les uns à pied, les autres assis quatre par quatre dans de petites charrettes de paysans; ils vont se loger chez l'habitant et continueront ainsi leur route, 1013 kilomètres depuis le Baïkal, jusqu'à Strétensk, où ils s'embarqueront sur la Chilka.

Je vais me promener sur les bords d'une petite rivière dont les eaux fraîches et limpides courent sur un lit de cailloux. Je ne résiste pas à la tentation de m'y baigner. Le paysage est fort joli : un petit moulin, de grands sapins, d'énormes troncs d'arbres couchés en travers du courant, un chaud soleil et des fleurs partout.

Après six heures d'attente, nous trouvons enfin des chevaux; la route, montagneuse et poussiéreuse, suit toutes les ondulations du terrain; elle est en fort mauvais état. Nous arrivons à cinq heures à l'importante

bourgade de Kabanska. Les voyageurs qui nous précédaient sont repartis ; comme ils ont pris tous les chevaux disponibles, nous voici de nouveau condamnés à l'inaction. J'ai recours à la fameuse lettre du ministre de l'intérieur, que je réserve pour les grandes circonstances. L'écrivain de la poste répond qu'il ne peut rien faire, qu'il faut parler au chef de la station et que ce dernier est absent. Où est-il? il n'en sait rien. Nous envoyons différentes personnes à sa recherche ; nous courons nous-mêmes par tout le village, sans pouvoir le découvrir. Un officier avec lequel je lie conversation à la station, me dit que si, au lieu d'une lettre officielle de Saint-Pétersbourg, j'avais simplement un papier portant la signature du gouverneur et qu'il appelle « liste blanche », *obevatelskaya blanca*, je ne manquerais jamais de chevaux. Il est bien temps d'y songer !

Kabanska est un gros village qui se donne des airs de petite ville. J'y remarque plusieurs belles maisons de bois, peintes en bleu ou en vert, avec colonnades et portiques en style gréco-romain. On y trouve un marché et un petit bazar, dont les boutiques sont occupées par des Bouriates et aussi par quelques marchands chinois. Une rivière, probablement un bras de la Selenga, coule entre deux berges escarpées formées par d'énormes amas de fumier dont les habitants, depuis un temps immémorial, se débarrassent en le jetant simplement à l'eau. La campagne environnante est bien cultivée ; c'est une vaste plaine, avec un cadre lointain de collines boisées.

Plus nous allons, plus le prix de chaque chose augmente. Le bon marché extraordinaire des denrées, qui m'avait frappé sur les bords de l'Ob, n'existe plus depuis longtemps qu'à l'état de souvenir. Une bouteille de kvas aigri, coûte ici 20 kopeks ; on en demande 30 pour une jatte de lait.

La soirée est délicieuse; quel dommage de la perdre ainsi! Vers le nord, une lueur sanglante éclaire l'horizon : c'est encore un incendie qui dévaste les forêts de ce côté.

Enfin le maître de poste est rentré. Cet important fonctionnaire, que nous cherchions si loin, était tout simplement en train de faire sa partie de cartes dans une maison voisine. Il nous promet des chevaux pour le lendemain, à cinq heures du matin.

J'ai dormi cette nuit sur le plancher nu de la salle commune, en compagnie d'une demi-douzaine d'autres voyageurs. A l'heure dite nous partons; nous sommes les premiers sur la route et je m'en réjouis doublement: nous aurons moins de poussière et plus de chances de trouver des chevaux disponibles. Le paysage est très beau; la vallée de la Selenga est cultivée comme en Europe; de populeux villages se succèdent à de courtes distances.

Nous passons ainsi deux stations sans encombre, mais à la troisième, la dernière avant d'arriver à Verkhné-Oudinsk, nouveau temps d'arrêt. Le maître de poste est Bouriate; il tourne et retourne ma lettre qu'il met un temps infini à déchiffrer, et me la rend en secouant la tête. Décidément mon talisman ministériel a peu de succès. Cependant il y a bien une douzaine de chevaux qui piaffent à l'écurie; à toutes nos demandes, notre homme prétend qu'il attend le passage du courrier des dépêches, et que nous ne pourrons partir que quand la poste sera servie. Ici on n'a plus la ressource des chevaux de paysans, comme dans le gouvernement de Tomsk; quand par hasard il s'en présente, ils sont à des prix inabordables. La proximité des mines d'or a fait tout renchérir dans des proportions considérables.

Ces attentes réitérées, la crainte d'être arrêté à chaque

station, l'incertitude où l'on se trouve relativement à l'heure où l'on pourra continuer sa route, sont les plus grands ennuis du voyage en Sibérie. Les Russes, sur ce chapitre, se montraient beaucoup plus philosophes que moi. J'avoue que la pensée que je me trouvais à la merci du bon ou du mauvais vouloir d'un grossier smotritiel, m'exaspérait, surtout lorsque je voyais autour de moi des troupes de chevaux qui me semblaient tout disposés à faire leur service. Ne pouvant me renseigner directement, et ne comprenant pas grand chose aux explications ambiguës que me donnait le placide et peu expérimenté Birula, j'étais réduit à ronger mon frein.

Ce voyage en Transbaïkalie, qui ne faisait que commencer, devait mettre ma patience à de rudes épreuves, ainsi qu'on le verra plus loin. Sur la route d'Irkoutsk, ces inconvénients se produisaient moins souvent, le nombre des chevaux suffisant à peu près aux besoins des voyageurs; il n'en est plus de même au delà du Baïkal, où les règlements permettent aux maîtres de poste de n'entretenir que quatre paires de chevaux au lieu de huit. Il est vrai que, la plupart du temps, ceux-ci en ont davantage, mais ils ne sont pas forcés de les donner, et le voyageur dépend absolument du bon plaisir de ces roitelets de village.

Heureusement la beauté du paysage vient changer le cours de mes idées. Le temps est magnifique et la chaleur réellement très forte. La Selenga est à deux pas; je me plonge avec délices dans ses eaux tièdes et claires, qui s'écoulent avec rapidité entre les îles et les bancs de sable, dont son lit est parsemé. Le fleuve, large de 800 à 1000 mètres, arrose de belles prairies ombragées de bouquets de saules. Des touffes de fleurs éclatantes bordent ses rives; en face de moi, s'élèvent de sombres montagnes, couvertes de noirs sapins. Des colonnes de fumée, se déroulant en longues spirales, me montrent que,

là aussi, le feu poursuit son œuvre impitoyable de destruction.

Cependant les heures se passaient. En présence de cette belle nature, j'oubliais mon tarantass, les chevaux de poste et le reste, ce qui m'était d'autant plus facile que je crois bien avoir fait, au sortir du bain, une sieste prolongée. Mon compagnon vint mettre un terme à mes rêveries, en m'apprenant que le maître de poste s'était enfin décidé à nous donner des chevaux. Pourquoi maintenant, et non pas tout à l'heure? Nous n'avons pu le démêler. Il n'est plus du tout question du courrier, que ce matin il paraissait attendre à tout moment. Notre homme avait sans doute espéré tout d'abord nous soutirer un large pourboire; puis, voyant le peu de succès de sa spéculation, il se sera résigné à nous laisser partir.

En quittant la station de Polovina, la route s'engage dans les prés qui bordent la rive gauche de la Selenga; elle n'est pas empierrée et rappelle ces petits chemins de déblai, qui servent chez nous à l'exploitation des pièces d'un domaine. Du reste, son tracé est très incertain et subordonné, la plupart du temps, au caprice des cochers. La flore est ici d'une richesse merveilleuse. D'innombrables pavots jaunes forment la nuance dominante et scintillent au milieu des herbes de la prairie, parmi lesquelles je reconnais souvent quelqu'une des fleurs cultivées dans nos jardins. Dans les endroits marécageux, croissent de larges touffes de rosiers sauvages, plus petits et beaucoup plus floribonds que les nôtres. Leurs fleurs éblouissantes entourent d'une guirlande naturelle les épais massifs de verdure et les arbustes isolés : on dirait autant de corbeilles, dessinées par un jardinier, dans un parc.

Les verstes succèdent aux verstes, et toujours les

poteaux du télégraphe semblent nous guider vers l'Orient lointain. C'est une compagnie danoise qui a construit et qui entretient la ligne de Sibérie, la plus longue ligne terrestre du globe, réunissant la Baltique à l'océan Pacifique, Saint-Pétersbourg à Vladivostok, où elle se prolonge, au moyen d'un câble sous-marin, jusqu'au Japon et en Chine. Nous venons de passer devant un campement d'ouvriers occupés à la pose de deux nouveaux fils, ce qui en porte le nombre à cinq.

On traverse une grande île, puis on passe en bac le bras principal de la Selenga. Un quart d'heure plus tard, après avoir péniblement gravi une colline sablonneuse où croissent quelques pins rabougris, nous arrivons en vue de la petite ville de Verkhné-Oudinsk, assise sur la rive droite du fleuve, au pied d'un amphithéâtre de montagnes dont les plans successifs, nettement dessinés dans le lointain, offrent, sous les derniers rayons du soleil couchant, une variété infinie de teintes décroissantes.

CHAPITRE XII

DE VERKHNÉ-OUDINSK A TCHITA

1er-5 juillet.

La Transbaïkalie. — Le pays des Bouriates. — La route de Pékin. — Les mines d'or. — Départ de Verkhné-Oudinsk. — Encore 800 verstes en tarantass. — Arrivée en face de Tchita.

La Transbaïkalie se compose du territoire compris entre le Baïkal et l'Amour. C'est un plateau montueux, traversé du sud-ouest au nord-est par la chaîne des Stanovoï, qui courent depuis la frontière de Chine jusqu'à la mer d'Okhotsk, séparant le versant de l'océan Glacial de celui du Pacifique.

L'influence du soulèvement qui a donné naissance à cette crête, s'est étendue en largeur sur des centaines de kilomètres ; d'autres chaînons de moindre importance se succèdent les uns aux autres, et forment des vallées où les eaux coulent dans la même direction. Le Baïkal est orienté d'une façon identique, et n'est qu'une dépression parallèle aux monts Stanovoï. Du reste, l'examen de la carte démontre que cette disposition particulière, dont la Transbaïkalie présente le type le plus accentué, s'étend en général à la Sibérie tout entière, depuis l'Oural jusqu'à la côte de Mandchourie. Le Japon lui-même, les îles Kouriles et la presqu'île du

Kamtchatka appartiennent au même système orographique.

La Transbaïkalie est comprise entre le 49e et le 56e degré de latitude ; malgré cette situation relativement méridionale, le climat est rude, essentiellement continental, très froid en hiver, extrêmement chaud en été. La neige est peu abondante et disparaît au mois d'avril.

Cette province, qui n'est guère plus grande que la France, est la plus petite de la Sibérie orientale ; c'est aussi la plus peuplée. Sur ses 431 000 habitants, un tiers appartient à la nation des Bouriates. Ces gens parlent un dialecte mongol, mêlé de mots chinois et mandchoux. La majorité professe le bouddhisme, qui a été importé du Tibet à une époque reculée ; ils sont très attachés à leur culte, entretiennent avec soin leurs temples et ont beaucoup de goût pour les cérémonies religieuses et les processions ; leurs lamas ou prêtres sont nombreux et traités avec respect. Ces peuples, autrefois nomades, sont venus des steppes de la Mongolie. Ils s'adonnent principalement à l'élève du bétail et possèdent des troupeaux considérables de bêtes à cornes, de chevaux et de moutons. Depuis qu'ils se sont trouvés en contact avec les Russes, ils ont appris à cultiver la terre et sont devenus de bons agriculteurs. La plupart habitent maintenant, comme leurs voisins, des maisons de bois ; seulement ils ont conservé certaines habitudes qui remontent à l'époque où ils vivaient sous la tente, comme leurs frères de la « terre des herbes ». C'est ainsi qu'ils établissent leur foyer au milieu de la chambre et qu'ils percent un trou dans la toiture pour laisser échapper la fumée. Le thé joue un grand rôle dans leur alimentation, mais ils ne le préparent pas comme les Russes ; ils le font simplement bouillir dans une marmite en y ajoutant du sel, de



Chasseur et femme bouriates.

la farine de seigle et de la graisse de mouton. Ils ne consomment que du thé en briques, qui leur sert aussi de monnaie. Les hommes sont vêtus d'une longue robe bleue, avec parements brodés, serrée à la taille par une ceinture et croisée sur la poitrine. Ils portent la queue comme les Chinois; leur petit chapeau conique est surmonté d'un gros bouton d'argent. La coiffure des femmes est très riche; elles divisent leur épaisse chevelure en trois nattes, qu'elles entremêlent de chapelets de corail, de nacre et de malachite, de plaques et d'anneaux de métal, de bijoux et de monnaies d'or et d'argent. Elles laissent pendre une de leurs tresses par derrière et ramènent les deux autres sur la poitrine, après les avoir enroulées autour d'une baguette transversale, assujettie aux tempes.

Confinant à la Chine sur une ligne frontière dont le développement n'est pas moindre de 2000 kilomètres, la Transbaïkalie a acquis naturellement une certaine importance, au point de vue commercial. La grande route de Moscou à Pékin la traverse dans sa partie occidentale. A partir de Verkhné-Oudinsk, elle tourne au sud et, remontant la vallée de la Selenga par Selinginsk et Troïtzkosavsk, aboutit, après un parcours de 250 verstes, à Kiakhta, petite bourgade construite sur l'extrême frontière de la Mongolie et résidence des marchands russes. En face, au delà d'un terrain vague, large de 300 pas, zone neutre entre les deux empires, se trouve Maïmatchin, qui offre cette particularité remarquable que, sur les 3000 habitants qu'elle renferme, il n'existe pas une seule femme; le gouvernement chinois l'a voulu ainsi, pour empêcher ses sujets de se fixer définitivement dans ces contrées lointaines. Ourga est une ville populeuse, à 300 verstes plus loin. De cette capitale mongole, partent deux routes à travers le désert de Gobi:

l'une est suivie par les caravanes de chameaux; l'autre est réservée aux voyageurs, qui ont encore à accomplir un trajet monotone de 1000 verstes, au milieu des steppes et des collines sablonneuses de la Mongolie, avant d'atteindre Kalgan, première ville de la Chine proprement dite, au pied de la grande muraille, d'où l'on peut se rendre facilement à Pékin en quelques jours. La poste, organisée par le gouvernement russe depuis 1860, franchit cette distance totale de 1600 kilomètres en une quinzaine de jours, les caravanes en un mois et demi, les voyageurs ordinaires en trois semaines.

Parmi les marchandises importées de Chine, le thé vient en première ligne, puis la soie, le coton et les objets de curiosité. La Sibérie n'exporte guère que des fourrures. Comme la première douane se trouve à Irkoutsk, et que, dans un rayon de 400 verstes à partir de la frontière, l'entrée est libre, on comprend combien la situation de la Transbaïkalie est avantageuse.

Jadis, cette voie était la seule par laquelle les produits de la Chine pénétraient en Russie. Mais, depuis l'ouverture des ports chinois au commerce européen, Kiakhta a beaucoup perdu de son importance; cependant les marchands qui y sont fixés réalisent, encore aujourd'hui, des bénéfices considérables.

Depuis 1880, la Selenga est ouverte à la navigation à vapeur. La Société du touage de Kiakhta, qui exploitait deux petits steamers de la force de 40 chevaux, construits d'après le système américain avec roue unique à l'arrière, vient de fusionner avec la Compagnie du transport des thés, propriétaire des bateaux du Baïkal. Ces vapeurs ne sont pas aménagés pour recevoir des passagers, et leurs voyages sont irréguliers: ils partent de Bilouta, à 60 verstes au-dessous de Kiakhta, et vont jusqu'à l'embouchure de la Selenga, employant un jour et demi à la descente

et cinq jours à la montée [1]. La navigation de l'Angara, du Baïkal à Irkoutsk, est très possible ; mais elle n'existe encore qu'à l'état de projet.

La Transbaïkalie est particulièrement riche en métaux précieux ; on connaît depuis longtemps les fameuses mines d'argent de Nertchinsk. La présence de l'or a été constatée plus récemment sur les deux versants des monts Stanovoï, et a donné lieu, depuis une vingtaine d'années, à d'importantes exploitations sur lesquelles j'ai recueilli divers renseignements que je crois utile de consigner ici.

La contrée étant relativement assez peuplée, on trouve facilement des ouvriers que l'on engage au moyen de contrats, pour la saison entière, en leur payant des avances de 50 à 75 roubles par tête. Ce sont des Russes, des Bouriates ou des sang-mêlés ; ces derniers sont les meilleurs ; les Bouriates sont dociles, mais enclins à la paresse. Le salaire de ces gens est de 14 roubles par mois de travail, plus la nourriture qui leur est due, en outre, depuis le jour du départ. Mais, en général, l'ouvrier gagne davantage ; car on lui fixe pour la journée une tâche modérée, et, dès qu'il l'a terminée, s'il continue à travailler, il est payé à part. Les fers, l'acier, les clous, tous les outils, viennent de Moscou. Quant au bois, il ne s'achète pas ; on le fait couper sans payer aucun droit à l'État, et il n'a de valeur qu'en raison de la main-d'œuvre. Le chauffage se trouve sur place, et les bois de construction ne sont jamais bien éloignés. Le prix des chevaux varie de 60 à 80 roubles ; ceux de Tomsk sont

1. J'ai vu sur la berge de la Selenga, à Verkhné-Oudinsk, une machine démontée, destinée à un bateau en construction. Cet engin, de la force de 200 chevaux, avait été construit en Allemagne ; il est venu ici de Stettin, par Suez et Nikolayevsk.

plus forts et valent 100 roubles; le fourrage ne coûte que la peine de le récolter.

Les provisions sont transportées en hiver par traîneaux[1]. La nourriture de l'ouvrier coûte en moyenne 17 roubles et demi par mois, ce qui, ajouté à son salaire, constitue, pour l'entreprise, une dépense d'environ 3 francs par jour. L'exploitation des mines n'étant possible que pendant la belle saison, on ne célèbre, pour ne pas perdre de temps, ni dimanches ni jours de fête.

Les placers les plus productifs sont au nord de la province dans le district de Bargouzine, sur la rivière Vitim, et aussi dans la partie méridionale du gouvernement de Yakoutsk, sur les bords de l'Olekma. Mais s'ils rendent davantage, ils sont aussi bien plus difficiles à exploiter. En effet, le voyage des ouvriers est long et coûteux; le pays est désert et n'offre aucune ressource au point de vue de l'alimentation; toutes les provisions viennent d'Irkoustk. De plus, le climat y est beaucoup plus rigoureux que dans le sud. La neige commence à tomber dès la fin d'août, et, en hiver, la température s'abaisse souvent à 50 degrés au-dessous de zéro. La terre et les différentes couches d'alluvion sont gelées jusqu'à la roche; on a reconnu des épaisseurs de 50 mètres, en état de congélation perpétuelle. D'autre part, l'été est fort court; on ne peut laver les sables que pendant trois mois et demi, du 1er juin au 15 septembre. Le sol ne dégelant qu'à la surface, il faut creuser des souterrains dans une masse compacte, solidifiée par le froid. Toutefois, ces inconvénients sont rachetés par une richesse extraordinaire.

1. En 1881, la farine de blé noir valait 50 à 60 kopeks le poud (16kg,372), l'avoine 40 à 50, le beurre salé de Tomsk 12 à 16 roubles, la viande fraîche 6 roubles.

Les rivières Vitim et Olekma, toutes deux tributaires de la Léna, prennent leur source dans un massif encore inexploré et très probablement aurifère. L'exploitation de l'or dans cette région peu connue remonte à peine à une quinzaine d'années. Il y a encore là, sans nul doute, un vaste champ ouvert aux chercheurs d'or.

Tout n'est pas bénéfice pour l'exploitant d'une mine. Outre la redevance de 15 pour 100 sur les produits bruts qu'il doit au cabinet de l'empereur, il lui faut payer 375 roubles par chaque emplacement de 5 verstes carrées, où il se propose de faire des fouilles. Enfin, malgré la surveillance dont ses ouvriers sont l'objet, ceux-ci parviennent souvent à dérober certaines quantités du précieux métal, qu'ils vendent en fraude aux Chinois. Afin d'éviter ces vols, ou du moins pour rendre la tentation moins forte, il est d'usage d'abandonner aux ouvriers 30 pour 100 de la valeur des pépites qu'ils découvrent, quand elles dépassent un poids déterminé.

La petite ville de Verkhné-Oudinsk[1], chef-lieu de district avec 3500 habitants, est située sur la rive droite de la Selenga, près de son confluent avec la rivière Ouda. Elle est régulièrement bâtie; de belles maisons, dont quelques-unes sont en maçonnerie, bordent sa rue principale. Ici encore mes yeux sont attristés par des ruines; peu de mois avant mon passage, un incendie avait détruit tout un quartier de la ville.

La cathédrale a été construite au siècle dernier; c'est un vaste édifice, offrant cette particularité que deux églises superposées y sont renfermées. Le cimetière, qui occupe le sommet d'une colline nue et sablonneuse, est mal

1. *Verkhné*, en russe, signifie supérieur, par opposition à *nijne*, inférieur. Ainsi Verkhné-Oudinsk veut dire : *Oudinsk-la-Haute*, et Nijne-Oudinsk : *Oudinsk-la-Basse*.

entretenu; les croix renversées, les bois pourris, les tombes disjointes et les plâtras qui s'écroulent, lui donnent un aspect particulièrement lugubre. Son état de délabrement rappelait celui d'Arica au Pérou, tel que je l'avais vu en 1877, peu de temps après le tremblement de terre et l'irruption de la mer dans l'intérieur.

On ressent de plus en plus le voisinage de la Chine. Les boutiques de la place du marché portent toutes des inscriptions en chinois et en russe. Plusieurs centaines de Chinois habitent la ville; une grande partie du commerce de détail est entre leurs mains. Ils sont plus grands, plus forts, et ont le teint plus foncé que ceux que j'ai vus autrefois en Californie. Ces derniers étaient issus des provinces méridionales, tandis que ceux que je vois ici, venant du nord, ressemblent davantage à leurs voisins les Mongols, avec lesquels il est facile de les confondre. On rencontre aussi beaucoup de Bouriates. Le costume de tous ces gens, les enseignes verticales couvertes de caractères bizarres, les planchettes en bois sculpté et doré qui se balancent à la devanture des magasins, me rappellent que, cette fois, je suis bien réellement dans le cœur de l'Asie. Je n'avais pas encore éprouvé au même point cette sensation. A Irkoutsk je pouvais encore me croire en Europe : ici cette illusion n'est plus permise.

Si j'avais dû borner mon voyage à la Sibérie et au Japon, et revenir en France par l'Amérique, j'aurais certainement entrepris l'excursion de Kiakhta et Maïmatchin; mais j'avais d'autres projets. Ne voulant pas faire le tour du monde, mais simplement le tour de l'Asie et rentrer en Europe par le canal de Suez, je me proposais de consacrer, au retour, un ou deux mois à la Chine. D'autre part, mon temps était limité, et il me semblait préférable de le dépenser à Pékin ou à Canton,

plutôt que dans une bourgade perdue sur les confins du désert.

Mon ex-compagnon, le docteur Constantin Statzkewitch, que le lecteur n'a sans doute pas oublié, était né en Sibérie. Pressé de revoir ses parents, qui habitaient Verkhné-Oudinsk, il était ici depuis quelques jours. Je le retrouvai avec plaisir. Dans la matinée qui suivit le jour de mon arrivée, nous fîmes une longue promenade snr les bords de l'Ouda. Le sol est peu fertile; des monticules de sable, des landes couvertes de genêts et d'ajoncs épineux, forment le fond du paysage. La chaleur était accablante; nous prîmes un bain délicieux dans l'eau claire et rapide de la rivière.

Le soir, toute la famille du docteur était réunie avec nous autour d'une table fort bien servie. J'ai conservé le souvenir d'un magnifique poisson de la Selenga, le *taïmin*, dont le goût est exquis. Mme Sokoloff, sœur de notre hôte, mariée à un riche négociant de la ville, s'exprime facilement en français; elle me questionne longuement sur Paris, qu'elle a l'intention de visiter un jour avec son mari. En se levant de table, l'usage sibérien veut que l'on aille serrer la main aux personnes qui vous ont invité, comme si on devait les quitter immédiatement. Les fils vont embrasser leur mère; puis chacun se rassied, et la soirée continue comme chez nous.

J'avais l'intention de partir le lendemain matin; mais en Transbaïkalie, l'homme propose et le maître de poste dispose. Non seulement celui de Verkhné-Oudinsk n'avait pas de chevaux à nous donner, mais encore, malgré un billet de deux roubles que mon compagnon lui avait discrètement glissé dans la main, il ne pouvait ou plutôt ne voulait pas nous dire quand il en aurait de disponibles. A toutes nos réclamations, il se retranchait derrière l'arrivée probable de la poste. Connaissant par expé-

rience la valeur de ce prétexte, je me décidai, flanqué de mes deux docteurs, à faire une démarche auprès de l'*ispravnik* ou chef de police. Ce fonctionnaire, galonné sur toutes les coutures, se contenta de parcourir rapidement le document ministériel que je lui présentais, et m'exprima, par une vigoureuse poignée de main, ses regrets de ne pouvoir rien faire pour moi. Du petit au grand, tout ce monde officiel se soutient. Réclamer est impossible; on est si loin de Saint-Pétersbourg, qu'ici toutes les recommandations de la capitale ne valent pas la protection d'un juif de la localité.

Voilà six grands jours que j'ai quitté Irkoutsk, et je n'en suis qu'à 320 kilomètres; il m'en reste encore 856 à faire en tarantass pour arriver à Strétensk. Les bateaux de l'Amour ne font un service régulier que deux fois par mois. Nous sommes au 2 juillet, et le prochain départ doit avoir lieu le 13. Sur une route comme celle que j'ai suivie de Tomsk à Irkoutsk, où les chevaux ne manquent pas, je serais sans inquiétude : mais ici, la situation n'est plus la même; j'appréhende de nouveaux retards, surtout avec un tarantass dont les roues sont fort sujettes à caution, et qui, en ce moment même, est encore entre les mains d'un charron, occupé à radouber sa vieille carcasse. Je perds un temps précieux; je crains que les dix jours qui me restent ne soient pas suffisants, d'autant plus que, sur ma route, se trouvent les villes de Tchita et de Nertchinsk, et que je sais que c'est toujours pour sortir des villes qu'on éprouve le plus de difficultés avec la poste.

D'autre part, le séjour de l'hôtel est absolument dénué de charmes. Je résumerai en peu de mots mon appréciation sur ce singulier établissement, qui ne craint pas de s'intituler *Hôtel de Paris :* on y manque de tout, et ce tout est hors de prix. Les doubles fenêtres, calfeutrées au

dedans et au dehors, ne peuvent s'ouvrir, et, par conséquent, il est impossible de renouveler l'air. Comme il fait très chaud maintenant, on y étouffe; le jour, on est harcelé par les noirs essaims des mouches voraces qui y ont élu domicile et viennent s'abattre sur notre table graisseuse; la nuit, d'autres insectes se chargent de troubler notre repos. Le réduit que nous occupons, unique logement réservé aux voyageurs de passage, s'ouvre sur une grande salle renfermant un billard, veuf depuis longtemps de son tapis, ce qui n'empêche pas les amateurs de la ville de venir s'y récréer bruyamment tous les soirs. Deux vieilles juives exploitent, c'est le cas de le dire, cette maison à laquelle je ne ferai pas une plus longue réclame. C'est aujourd'hui samedi; vêtues de leurs plus beaux habits et armées de lunettes gigantesques, elles lisent un gros livre imprimé en caractères hébraïques.

Je vais porter quelques lettres à la poste. L'employé à qui j'ai affaire est habitué à déchiffrer l'écriture chinoise, mais il ne comprend rien à la mienne. Il regarde curieusement mes lettres et consulte ses instructions. Je m'efforce de lui expliquer que, la France étant à l'occident, les missives que je lui remets doivent passer par la Russie, ce dont il ne paraît pas bien convaincu.

Le prix de l'affranchissement, pour tous les pays faisant partie de l'union postale, est de 7 kopeks; on trouve aussi des enveloppes timbrées au même prix, progrès qu'il était alors question d'introduire chez nous, mais qui est réalisé ici depuis longtemps. Une carte postale coûte 3 kopeks, de sorte que, au taux actuel du change, je pouvais, moyennant 7 centimes et demi, donner de mes nouvelles à ma famille : correspondre du fond de la Sibérie avec l'Europe ou l'Amérique, me coûtait donc moins cher que d'une rue à l'autre de Paris. Je dois dire que toutes les lettres ou cartes postales que j'ai envoyées

sont régulièrement parvenues; et pourtant je ne prenais pas la précaution de les recommander, ce que l'on peut faire en payant double taxe, et ce que font presque toujours les Sibériens, qui semblent montrer par là le peu de confiance qu'ils ont dans l'administration de leur propre pays. D'autres voyageurs, paraît-il, ont eu à se plaindre de la poste russe; pour moi, je suis heureux de lui rendre justice. Le service des lettres est très bien organisé en Sibérie et, dans un pays aussi lointain, on ne peut guère désirer mieux. Plus tard, lorsque j'arrivai en Chine, je retrouvai au bureau de Shang-haï toutes les lettres qui avaient couru vainement après moi, à travers la Sibérie; elles m'avaient été réexpédiées fidèlement, selon mes instructions, et avaient fait la route par terre, jusqu'à Tien-tsin. Le consul russe de cette ville, auquel j'écrivis en arrivant au Japon, eut soin de me renvoyer ma correspondance à l'adresse indiquée; tout se passa le plus régulièrement du monde. J'ai même reçu, par cette voie, quelques paquets de journaux, vieux de quatre à cinq mois. Je ne garantirais pas que tous ceux qui m'ont été envoyés s'y trouvaient; car on sait que la police surveille de près les imprimés et ne laisse passer à la frontière que ceux qui lui paraissent inoffensifs; mais c'est là un règlement intérieur, et dont il n'est pas juste de rendre responsable l'administration des postes. Je ne me suis pas aperçu qu'aucune précaution de cette nature ait été prise à l'égard de mes lettres. Toutefois, ce qui montre avec quelle minutie la surveillance politique dont j'ai parlé s'exerce sur les journaux, c'est le fait suivant: plusieurs numéros du *Temps* me sont parvenus avec de larges taches noires, rendant illisibles certains passages; au moyen d'un tampon imprégné d'encre grasse, on fait disparaître ainsi les articles qui déplaisent, tout en conservant, dans le reste du journal,

les parties qui ne sont pas jugées dangereuses. Un autre détail à noter, insignifiant si l'on veut, mais qui a peut-être pour origine un sentiment de défiance : les Russes ont l'habitude de coller les timbres d'affranchissement du côté opposé à l'adresse, de manière à former comme un second cachet qui scelle encore une fois la lettre.

Enfin, le dimanche 3 juillet à midi, le farouche maître de poste se décide à capituler; il vient même, d'un air gracieux, nous annoncer que nos chevaux sont prêts, espérant sans doute nous soutirer, en échange de cette bonne nouvelle, un second billet de deux roubles, que je me garde bien de lui donner. Le temps est superbe; le plaisir de sortir de l'inaction me fait vite oublier mes ennuis des jours précédents.

Maintenant, nous avons quitté la grande route entre l'Europe et la Chine pour suivre celle de l'Amour, qui se prolonge dans la direction de l'est, en obliquant un peu vers le nord. Le paysage diffère essentiellement de ce que j'ai déjà vu en Sibérie. Le chemin remonte la vallée de l'Ouda, dont il côtoie la rive droite à une faible distance; il est rude et accidenté; l'épaisse couche de sable qui le recouvre rend le travail des chevaux très pénible. Néanmoins les relais sont longs : le premier est de 35 verstes, le second de 33. Nous passons la rivière Kourba. Le pays est assez peuplé; les terrains mis en culture forment de vastes enclos verdoyants, au milieu d'une plaine dont le ton général est gris. L'antique forêt a disparu ; on ne voit pas un arbre dans les champs, ni sur les bords de la rivière. A droite et à gauche, se profile une double rangée de collines couvertes de pins sylvestres, à l'exclusion de toute autre essence; aucun arbuste ne croît à leur ombre. De chaque côté de la route, s'étend un large espace vide, clos par des barrières du côté de la campagne.

Les villages sont petits et de misérable aspect; cependant les Bouriates, qui forment la majeure partie de la population, sont des gens aisés, possédant un grand nombre de chevaux et de vaches. On ne les rencontre presque jamais à pied : hommes et femmes montent à cheval, ou bien conduisent de légères voitures. Les deux sexes portent également les bottes, le chapeau pointu et la robe bleue. Il y a aussi quelques Juifs. Parmi les Russes, il existe un certain nombre de *raskolniks* [1]. Ces derniers, émigrants du siècle dernier, se font remarquer par l'austérité de leurs mœurs; ils ont conservé le type russe dans toute sa pureté. On les reconnaît à leurs vêtements de couleur rouge. Les femmes sont grandes et bien faites; leur gracieux costume rehausse encore leur beauté naturelle.

Nos postillons sont tous des Bouriates, la plupart du temps de jeunes garçons, presque des enfants. Comme les Russes, ils font preuve d'une habileté incroyable dans l'art de conduire les chevaux et d'en tirer tout le parti possible, sans les frapper. Leur fouet n'est qu'un bâton très court, avec une petite corde sans mèche. Ils ne s'en servent presque jamais et se contentent de le brandir, en excitant leur attelage de la voix et du geste. Du reste, leurs petits chevaux, à la crinière hérissée comme une

1. Le *raskolnisme* est une secte religieuse de l'Église grecque. Les *raskolniks* sont des séparatistes, dans le genre des *quakers* en Angleterre. Ils professent à peu près les mêmes dogmes que l'Église orthodoxe russe. Les différences se réduisent à des sujets extérieurs de peu d'importance, à une discipline plus sévère et à des coutumes superstitieuses. Ils font le signe de la croix d'une autre manière et proscrivent l'usage du tabac. Ils ont eu à subir autrefois plusieurs persécutions, à la suite desquelles beaucoup ont été envoyés en exil; aujourd'hui, on se contente de les exclure des emplois publics. Le nombre total des *raskolniks*, disséminés dans l'empire russe, est évalué au chiffre de 400 000.

aigrette entre les oreilles, sont très ardents. Pour les arrêter, il suffit de leur faire entendre une sorte de murmure, qui s'obtient au moyen d'une trépidation prolongée des lèvres [1].

Nous allons vite et bien, sans retard d'aucune sorte. La nuit, que nous passons en route, est assez fraîche.

Le lendemain, dès huit heures du matin, un soleil brûlant nous oblige à relever la capote. La route monte de plus en plus; mon baromètre anéroïde accuse des hauteurs progressives de 7, 8 et 900 mètres. Le pays est moins peuplé et absolument déboisé; on ne voit guère que d'immenses steppes grisâtres, où paissent d'innombrables troupeaux de chevaux, de bêtes à cornes et de moutons. Il n'y a pas ici un seul chameau, mais il paraît qu'on en trouve un peu plus au sud; on recherche cet animal surtout pour son poil, qui atteint, dans ces froides contrées, une longueur considérable.

Jusqu'à la huitième station, tout va bien; nous avons fait 200 verstes en vingt-quatre heures: c'est un résultat fort satisfaisant. Le neuvième relai est néfaste : d'abord, un orage terrible avec éclairs, tonnerre et pluie torrentielle; de plus, au village de Pogrominskoié, où nous arrivons vers cinq heures, trempés jusqu'aux os, nous avons la douleur de constater que le moyeu d'une roue a pris feu, sous le frottement de l'essieu. Le maréchal demande une heure et deux roubles pour une réparation provisoire. Cet incident ne nous retardera pas beaucoup, mais il a cela de fâcheux qu'il nous obligera à démonter plusieurs fois par jour la roue malade, pour l'inonder de graisse. Voilà bien près de 40 roubles supplémentaires que je dépense pour mon tarantass et je n'ai pas encore

1. Le son ainsi produit peut s'écrire : brrrou, brrrou. Pour exciter les chevaux, le cocher crie : khooo, kho, khooo.

fini. Si, encore, il pouvait durer assez pour me conduire jusqu'à Strétensk, je ne lui demanderais pas autre chose; mais quand je considère sa mine piteuse et que je pense aux chemins affreux par où il faut passer, je ne suis nullement rassuré.

Dans tous ces villages, on ne trouve absolument rien à manger. Le voyageur, qui n'aurait pas ses provisions avec lui, devrait se borner, pour vivre, à boire du lait. Heureusement nous avons pris du pain blanc à Verkhné-Oudinsk, et il me reste encore un morceau raisonnable d'un certain fromage de gruyère fabriqué à Moscou et que j'ai acheté à Irkoutsk, au prix de 8 francs le kilogramme. Dans ce pays pastoral, où je rencontre à chaque instant des troupes innombrables de vaches, on ne peut même pas se procurer de beurre. Les Bouriates ne savent pas le fabriquer, pas plus que le fromage, pour lequel, comme la plupart des Asiatiques, ils n'ont aucun goût. Ils possèdent d'immenses troupeaux, mais ne consomment qu'une faible partie de leur lait, et toujours à l'état frais. N'y aurait-il pas là les éléments de quelque spéculation productive?

Cette seconde nuit est décidément froide. La route, de plus en plus mauvaise, se maintient à une altitude de 1000 mètres.

Le jour suivant, le chemin est devenu franchement abominable. Il faut des chevaux comme nous en avons et des conducteurs comme les Bouriates, pour se tirer de pareils mauvais pas, avec des relais qui sont en moyenne de 32 à 36 kilomètres.

L'aspect du pays a changé encore une fois. Des forêts de mélèzes, des terres noires, des herbages émaillés de fleurs, me rappellent les paysages de la route d'Irkoutsk.

Cette région est remarquable au point de vue hydrographique. Devant nous se profile la chaîne des monts Sta-

novoï[1] dont le versant oriental appartient au bassin de l'Amour. Les ruisseaux qui coulent à notre droite vont à l'Yeniseï ; du côté gauche, ils s'écoulent vers la Léna. La ligne de faîte entre les deux fleuves n'est pas nettement délimitée ; elle reste souvent indécise au milieu de marais et d'étangs, formés par les eaux qui descendent du revers occidental des Stanovoï. C'est ainsi que nous venons de passer près de la source de l'Ouda, dont j'avais vu l'embouchure à Verkhné-Oudinsk ; le ruisseau qui traverse la route un peu plus loin coule vers le nord-est : c'est la Konda, qui va se jeter dans le Vitim, affluent de la Léna. Une heure plus tard, toujours sur le même plateau, près de la station de Béklémichefskaïa, se dessine un grand lac d'où sort la rivière Khilok, tributaire de la Selenga. On passe et on repasse de la sorte, d'un bassin à l'autre, en quelques heures, et sans s'en douter.

Dans ce dernier village, admirablement situé au milieu de magnifiques prairies où le bétail disparaît à demi sous la végétation luxuriante des graminées, nous ne pouvons pas nous procurer une jatte de lait ; quant au kvas, il y a longtemps qu'il n'en est plus question. Sur la belle nappe d'eau voisine, pas un seul bateau de pêcheurs.

En hiver, il tombe peu de neige sur ces hauts plateaux, de sorte que les Bouriates laissent leurs animaux se nourrir au dehors, et les conduisent dans des vallées où l'herbe a été réservée.

Si j'ai souffert du froid cette nuit, en revanche, dans l'après-midi, la chaleur est vraiment torride. Un nouveau fléau vient se joindre à celui des moustiques : des taons énormes, presque aussi gros que nos hannetons

1. On les nomme aussi *Yablonoï*, ce qui veut dire : *montagnes des pommes ;* ce nom leur vient de la rotondité de leurs formes.

mais plus longs, s'abattent sur notre voiture et s'acharnent à notre poursuite. Jamais je n'en ai vu une pareille quantité; malgré le carnage épouvantable que nous en faisons, leur nombre augmente sans cesse. Ces insectes ne se montrent qu'avec le soleil; plus il est brûlant, plus ils sont tenaces.

Le site devient très pittoresque. La route, meilleure depuis quelque temps, s'engage dans la forêt en s'élevant de plus en plus; elle atteint le col du Stanovoï à une altitude qui, d'après mon baromètre, doit être de 1200 mètres, puis elle descend rapidement sur le versant opposé. Mon tarantass n'a pour tout frein qu'un bout de corde, avec lequel on empêche les roues de tourner. Toute la charge de son énorme poids repose sur le cheval du milieu, celui qui est entre les brancards. J'ai vu maintes fois le courageux animal, dans de pareilles circonstances, s'arc-bouter sur son train de derrière pour soutenir le véhicule dans son irrésistible mouvement de descente, et se laisser glisser ainsi, des quatre jambes à la fois, dans les endroits les plus difficiles. Lorsque le yemstchik s'aperçoit que la pauvre bête est à bout de forces, il dirige l'attelage en zigzag sur le chemin, ou bien cherche, à côté de la route, un terrain plus propice à ses dangereuses évolutions.

De ces hauteurs, la vue plane sur tout un horizon de steppes parsemés de petits lacs, aux contours arrondis. C'est un immense panorama, infini comme l'océan, et dont la belle teinte verte, illuminée par un soleil que l'on ne s'attendrait guère à rencontrer en Sibérie, resplendit sous un ciel d'une admirable pureté.

A la dix-septième et dernière station, nous éprouvons quelque difficulté pour obtenir des chevaux. Nous perdons là une couple d'heures; après quoi, on se décide à nous donner satisfaction.

La soirée est délicieuse. Nous courons à toute vitesse et sans nulles secousses sur un terrain plat, recouvert d'un moelleux tapis d'herbes. La gaie sonnerie de nos clochettes trouble seule le silence de la nature; les poteaux bariolés, indicateurs des verstes, disparaissent rapidement derrière nous. Nous approchons de Tchita. Tout semblait aller pour le mieux. Hélas! nous allions échouer misérablement au port.

Au moment où nous nous félicitions d'avoir franchi heureusement, en deux jours et demi, la distance de 476 kilomètres qui sépare Verkhné-Oudinsk de Tchita, un paysan, que nous croisons sur le chemin, nous apprend une mauvaise nouvelle. Il nous faudra passer à gué un bras de la Tchita; or cette rivière, affluent de l'Ingoda, dont nous suivons depuis quelque temps les bords ravinés, a grossi considérablement depuis les dernières pluies; il est douteux que nous puissions la traverser.

La nuit est sombre; je suis anxieux, cependant j'espère encore. Voici un premier pont que nous passons sans encombre, puis une grande île; le tarantass s'arrête sur la rive opposée; nous entendons la sinistre rumeur des ondes qui s'écoulent avec la rapidité d'un torrent et se brisent avec fracas contre un obstacle que l'obscurité empêche de distinguer. Cependant le cocher a dételé son cheval, l'a enfourché et est allé sonder la rivière; au bout de quelques minutes il revient, déclarant que le passage est absolument impossible.

L'île où le sort nous a jetés est située en face de Tchita; une demi-douzaine de maisons y forment comme un faubourg de la ville. Le yemstchik nous indique l'une d'elles, de plus belle apparence que les autres, comme pouvant nous donner un abri pour la nuit. Ce n'est pas un hôtel; c'est la propriété d'un simple particulier; mais,

en Sibérie, le voyageur qui demande l'hospitalité est toujours sûr d'être bien accueilli.

Nous frappons à la porte; les chiens du voisinage font un vacarme épouvantable. Une vieille femme vient nous ouvrir et nous conduit près du maître de la maison qui, loin de nous témoigner sa mauvaise humeur pour le dérangement que nous lui causons à une heure aussi indue, se lève aussitôt et met à notre disposition une grande pièce très propre, mais dépourvue de toute espèce de canapé. On allume le samovar à notre intention. Nous rentrons nos bagages, et, après avoir pris le lait et le thé qui nous sont offerts, nous nous installons à terre pour dormir.

CHAPITRE XIII

DE TCHITA A STRÉTENSK

6-12 juillet

Tchita. — La rivière Ingoda. — Nertchinsk. — Arrivée à Strétensk.

Dès que le jour paraît, je vais me rendre compte de la situation. Nous sommes sur l'une des nombreuses îles formées par le confluent de la Tchita avec l'Ingoda. Sur la berge escarpée de l'autre rive, dont nous séparent quelques îlots à demi submergés, s'étend la petite ville de Tchita, avec laquelle les communications sont momentanément interrompues. La rivière débordée roule tumultueusement des eaux limoneuses, charriant des arbres déracinés et des débris de toute sorte. Le grand pont, long de 4 à 500 mètres, où l'on passait autrefois, est rompu au milieu. Comme je l'appris par la suite, il y a deux ans qu'il est hors de service. A cette époque, la ville avait souscrit des fonds pour le réparer; mais il a fallu envoyer les pièces à Saint-Pétersbourg. Un an plus tard, lorsque l'autorisation est revenue, le pont était tellement ruiné, qu'il était devenu nécessaire de le refaire en entier. Nouvelle demande à la capitale. Les choses en sont là; on attend la solution et, en attendant, on ne passe pas. Quelle belle chose que la centralisation,

surtout quand elle s'exerce à une distance de 8200 kilomètres !

On a construit, il est vrai, sur un autre point, une passerelle provisoire qui, je le crains pour les habitants, pourrait bien rester définitive. C'est là qu'hier soir nous avons tenté le passage. Mais on l'a faite trop courte; l'eau en a envahi les abords; un torrent infranchissable s'est formé entre le rivage et le pont. Il nous faut attendre, pour passer, que la rivière soit rentrée dans son lit. On m'assure que cela ne tardera pas beaucoup : je sais ce que cela veut dire en Sibérie.

Ne pouvant traverser avec mon tarantass, je cherche à me procurer une barque. On me dit qu'il n'y en a pas ; de fait, je n'en aperçois pas une seule : rester ainsi échoué en face de la capitale de la Transbaïkalie, faute d'un simple canot, est chose à peine croyable.

Tout cela n'émeut guère mon tranquille compagnon. Ses études terminées, il venait d'être attaché, comme médecin militaire, à un régiment en garnison à Tchita. Cette ville était pour lui la terre promise, le terme de son long voyage et pourtant il ne semblait guère pressé d'y entrer. Comme nous n'avons rien de mieux à faire, je lui propose, pour passer le temps, de faire l'ascension de l'une des petites montagnes voisines. La chaleur est accablante, mais la vue que nous découvrons du sommet nous récompense amplement de nos fatigues. A nos pieds s'étend une prairie divisée en une multitude d'îles et d'îlots par les eaux débordées de la Tchita, qui viennent se réunir à la grande rivière Ingoda, au moyen de trois bras différents ; plus loin, la ville, adossée à une rangée de collines boisées : les larges percées de ses rues droites, ses blocs réguliers de maisons de bois, ses grandes places carrées et vides, forment, à cette distance, comme les cases d'un vaste échiquier.

La flore de ces hautes vallées de l'Amour est du plus grand intérêt pour les botanistes; le caractère de la végétation n'est plus le même que sur le revers opposé des monts Stanovoï; la plupart des plantes qu'on y rencontre diffèrent de celles qui croissent dans les bassins de l'Yeniseï et de la Léna. On a appelé cette région le jardin de la Sibérie. Le fait est que nulle part je n'ai vu, réunie sur un espace restreint, une aussi grande variété de fleurs magnifiques[1], dont beaucoup étaient nouvelles pour moi. Au milieu d'une légion de superbes plantes d'ornement, qui mériteraient toutes d'être citées, j'ai remarqué de grandes véroniques bleues, et de ravissantes touffes de sedums blancs et roses. De beaux lis, jaunes, rouges ou tigrés, semblables à ceux que nos horticulteurs cultivent avec tant de soin, croissent ici naturellement; on les rencontre à profusion sur le penchant des collines déboisées. Mais pourquoi faut-il qu'on ne puisse jouir paisiblement du plaisir d'admirer ces belles choses? Les taons et les moustiques ne me laissaient pas un instant de repos; plus d'une fois j'ai dû renoncer à pénétrer sous bois, et jeter les fleurs que j'avais cueillies, pour me défendre contre leurs attaques.

M. Perchin, chez qui nous sommes logés, est Sibérien. Dans sa jeunesse, il était employé à l'usine de Nertchinskiy Zavod, dans la Daourie russe; l'âge arrivant, il s'est retiré ici avec une modeste aisance. Nous causons par l'intermédiaire du docteur; il nous raconte que, dans son enfance, il n'a jamais été à l'école; c'est lui-même qui, étant jeune homme, s'est appris à lire et à écrire.

1. Parmi les fleurs recueillies dans cette promenade, voici quelques noms pris au hasard : *Hemerocallis flava*, *Lilium spectabile*, *Lilium tenuifolium*, *Papaver alpinum*, *Aster amellus*, *Pyrola rotundifolia*, *Hesperis matronalis*, *Mayanthemum bifolium*, *Galium verum*, *Herminion monorchis*, etc.

Dans sa petite bibliothèque, qu'il me montre avec un certain orgueil, il me fait voir *le Comte de Monte-Cristo*, d'Alexandre Dumas, traduit en russe. Je suis le premier Français qu'il ait jamais vu. Il nous apprend que la ville actuelle de Tchita n'existe que depuis une trentaine d'années; auparavant, il n'y avait ici qu'un petit village, Ostrog-Tchitenskoï, qui se trouvait précisément sur l'île où il demeure.

Dans la soirée, je constate avec satisfaction que le niveau de la rivière a baissé notablement; mais on ne peut se risquer à passer, et il me faudra dormir encore cette nuit chez notre hôte.

Enfin, le lendemain matin, je prends congé de l'excellent homme, qui m'a reçu de son mieux. Il me prête ses chevaux et son domestique pour conduire mon tarantass de l'autre côté de l'eau, opération qui s'exécute sans autre incident qu'un bain de pied forcé. M. Birula, qui n'est jamais pressé, m'a laissé partir seul.

Il y a deux auberges en ville : l'hôtel de Tchita et l'hôtel de May. C'est ce dernier établissement que l'on m'a recommandé, comme le meilleur. Sa renommée, en tout cas, ne s'étend pas fort loin; car mon conducteur ne le connaît pas et, avant de le découvrir, nous errons assez longtemps à sa recherche dans les rues de la ville qui, malgré sa faible population de 3000 habitants, se développe en longueur sur une étendue considérable. Le maître d'hôtel, un exilé polonais, nommé Mayewski, me conduit à la plus belle de ses deux chambres et, moyennant deux roubles et demi par jour, m'en abandonne la jouissance, pour tout le temps qu'il me plaira d'y rester; espérons que je n'aurai pas longtemps à lui payer ce loyer. En fait de meubles, j'ai à ma disposition quelques tabourets, une table ronde, deux tables à jeu, deux canapés et un pupitre : c'est un palais pour la Sibérie.

On n'a pas oublié que le docteur Birula devait rester à Tchita. J'allais donc, encore une fois, me trouver seul sur la route, et cela, à 380 kilomètres du port de Strétensk, alors que je n'avais plus que cinq jours devant moi pour y arriver avant le départ du bateau. Cette préoccupation incessante d'avoir à rendre possible la continuation de mon voyage, n'était pas l'un de mes moindres soucis, et, si j'en parle aussi souvent, c'est que, dans un récit destiné surtout à rendre compte de mes impressions, je ne crois pas devoir en passer aucune sous silence, — d'autant plus que mon expérience personnelle peut être de quelque utilité aux voyageurs futurs.

Je m'étais lancé un peu à l'aventure dans cette immense traversée de Sibérie. Si, au lieu de me presser de quitter Saint-Pétersbourg, j'avais pris le temps de m'assurer, dès l'origine, la compagnie de quelque personne se rendant directement à Vladivostok, par exemple celle d'un officier de marine, comme l'occasion s'en présente quelquefois, bien des ennuis m'auraient été épargnés.

J'avais une lettre pour le gouverneur civil, M. Zallevsky. J'allai le voir; il me reçut fort bien et, après m'avoir offert le thé, me présenta à Son Excellence Iliachevitch, général gouverneur de la Transbaïkalie. Par bonheur, ces messieurs parlaient très bien le français. J'exposai ma situation, et je conclus en demandant qu'on voulût bien me faire accompagner jusqu'à Strétensk par quelque personne de confiance, un sous-officier de Cosaques, par exemple, dont je me chargerais de payer le retour. « Mais, objecta le général, nous n'en avons aucun qui parle français. — Donnez-moi un brave garçon, lui répondis-je, et je me tirerai toujours d'affaire. » Après quelques instants de réflexion, il

reprit : « Nous vous trouverons mieux que cela; il vous faut un officier; nous n'en avons pas pour le moment qui puisse vous accompagner. » Puis il ajouta : « Avez-vous été satisfait de votre docteur? — Certainement, général, c'est un jeune homme instruit, obligeant et dont je n'ai eu qu'à me louer sous tous les rapports. — Eh bien, c'est avec lui que vous voyagerez! Quand voulez-vous partir? — Le plus tôt qu'il sera possible. — Très bien. Je vais lui donner l'ordre d'aller immédiatement inspecter l'hôpital militaire de Strétensk; j'ai besoin d'un rapport sur l'état sanitaire du pays. Prévenez votre compagnon, et venez dîner ce soir avec nous. »

Ainsi, tout me réussissait au delà de mes espérances. Je traversai de nouveau la rivière pour aller annoncer à M. Birula la décision du gouverneur. Je dois dire qu'elle parut le charmer médiocrement. Le pauvre garçon, sanglé dans son uniforme neuf, suant à grosses gouttes, coiffé, malgré la chaleur tropicale, de son *kalpak* [1] d'ordonnance, se préparait à faire ses visites officielles; après un si long voyage, il aspirait naturellement à un repos bien légitime et ne pouvait s'imaginer qu'il allait être obligé de se remettre en route. J'ajouterai cependant qu'il fit contre fortune bon cœur, et ne me garda pas longtemps rancune.

Je trouvai l'hôtel de May en émoi. Quatre voyageurs venaient d'y arriver, et, comme on leur avait dit que les derniers orages avaient détérioré la route entre Tchita et Nertchinsk, ils avaient formé le projet de s'y rendre par eau; pour cela, ils avaient acheté un petit bateau à un paysan, moyennant 30 roubles,et ils faisaient transporter leurs bagages en toute hâte, pour s'y embarquer.

1. Sorte de bonnet oriental garni de fourrures.

L'Ingoda n'est navigable qu'aux bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau, et seulement pendant la crue du printemps. Au mois de juillet, elle n'est plus utilisée comme route commerciale. Aucune barque ne s'y risque en été, d'autant plus que les défilés, dans lesquels elle s'engage au-dessous de Tchita, sont regardés comme dangereux.

J'avais totalement oublié cet incident, lorsque je me rendis, quelques heures après, à l'invitation du gouverneur. Le général se promenait dans son jardin avec le chef de police. Celui-ci l'entretenait d'une affaire assez grave : il avait reçu l'avis que quatre déportés politiques venaient de s'évader, et, ayant su que pareil nombre d'étrangers avaient frété un bateau et avaient été vus à l'auberge où j'étais logé, il se croyait sur la bonne piste. Sans préambule d'aucune sorte, il me mit sous les yeux les photographies des fugitifs, en me demandant si je les reconnaissais. J'avoue que je fus surpris au premier moment; je ne savais pas de quoi il s'agissait et je ne l'appris que plus tard, lorsque j'eus déclaré que ces gens m'étaient parfaitement inconnus. Ma réponse ne parut pas convaincre complètement le chef de police qui, de concert avec le gouverneur, envoya sur-le-champ une douzaine de cavaliers cosaques à la poursuite des voyageurs suspects.

Qu'un condamné de droit commun aux travaux forcés, qu'un voleur de profession, qu'un misérable assassin se sauve de sa prison, c'est un fait sans importance, un simple péché véniel, pour ainsi dire; mais qu'un déporté politique se dérobe par la fuite à la surveillance dont il est l'objet, c'est là une chose autrement grave. Son évasion doit être signalée partout; on ne peut la cacher à Saint-Pétersbourg. L'empereur l'apprendra; il froncera le sourcil, et une disgrâce pourra bien s'ensuivre

pour le haut fonctionnaire dont la vigilance aura été mise en défaut[1].

Le palais du gouvernement étant en réparation, le dîner fut servi sous une grande tente bouriate, installée dans le jardin en guise de salle à manger; une seconde tente semblable sert de chambre à coucher. Cette fois, le dicton sibérien, « *c'est la France qui produit les vins et c'est la Sibérie qui les boit* », devint pour moi une réalité : bordeaux, bourgogne et champagne se succédèrent sur une table dont le service, fait par de jeunes Bouriates, ne laissait rien à désirer.

J'eus le plaisir de faire la connaissance de la générale Iliachevitch, tout à fait Parisienne par le langage et la distinction, ce qui ne l'a pas empêchée de faire, avec son mari, la dernière campagne au delà des Balkans, à cheval et en costume d'homme. Sa conversation m'intéressa particulièrement; comme je lui faisais

1. Deux mois après mon passage, le général Iliachevitch, étant en tournée d'inspection, constata certains désordres dans un groupe d'exilés politiques et crut devoir leur infliger une punition. Parmi eux, se trouvait une jeune femme nommée Marie Koutikonski qui, saisissant aussitôt un revolver qu'elle était parvenue à dissimuler sous ses vêtements, le déchargea dans la poitrine du général. Celui-ci, cependant, n'en mourut pas; il fut assez heureux pour se rétablir, mais après être resté longtemps entre la vie et la mort.

Dans son numéro du 31 décembre 1882, le journal *le Soleil*, après avoir raconté le fait, complète son récit en y ajoutant les réflexions suivantes :

« Que se serait-il passé partout ailleurs, aux bagnes de Nouméa, de Cayenne, aux prisons d'Allemagne ou d'Angleterre? Chacun le devine facilement. Que se passa-t-il en Russie? Le voici.

» Ramenée dans sa prison, Marie Koutikonski fut traduite devant une cour martiale, et, après débats, condamnée à mort. Néanmoins il fut décidé que la sentence serait soumise au tsar. Alexandre III, ayant pris connaissance du fait, vient de gracier la condamnée en commuant sa peine en celle des travaux forcés à perpétuité. Comme elle y était déjà condamnée auparavant, on voit, par cet exemple, que la vengeance de la police russe n'est pas toujours absolument féroce. »

remarquer qu'elle était la souveraine d'un pays plus grand que la France, elle me répondit que, malheureusement, elle ne pouvait faire tout le bien qu'elle aurait désiré; elle a surtout à cœur de développer l'instruction publique. Il n'y a pas de collège pour les garçons à Tchita : elle voudrait en établir un. Elle aime notre littérature et sait l'apprécier. Chaque courrier lui apporte soit un numéro de la *Revue des deux Mondes*, soit quelque livre nouveau. Dans le gymnase des filles, on n'apprenait pas le français : elle a fait venir de Russie une institutrice qui enseigne cette langue. Elle vient d'obtenir des Bouriates une souscription de 50 000 roubles pour les écoles; elle me dit beaucoup de bien de ce peuple primitif, honnête et bon, mais d'une ignorance extrême, et vivant presque à l'état de nature; du reste, les habitants d'origine russe ne sont guère plus avancés. En revanche, elle n'aime pas les Chinois. Elle a essayé d'apprendre à ses administrés à faire le beurre; peine perdue! ils ne se donnent même pas la peine de traire leurs vaches. La routine et la paresse empêchent tout progrès. Elle a apporté de Saint-Pétersbourg des graines de légumes, salades, radis, etc., qui ont parfaitement réussi dans son jardin et qui viendraient aussi bien chez les paysans; mais ceux-ci ne veulent rien faire. Ils ne cultivent que ce qui leur est nécessaire pour ne pas mourir de faim, et négligent complètement le jardinage qui serait cependant pour eux une précieuse ressource. Les Bouriates qui sont nés bouddhistes ne veulent à aucun prix devenir chrétiens. Leur chef spirituel ou *dalaï-lama* reste à Selinginsk, où il y a en ce moment des fêtes religieuses; leurs temples sont fort riches, mais toujours éloignés des villes et des villages. Ces gens simples, dont une grande partie est encore restée nomade, tiennent beaucoup à leur foi et craignent toujours de voir se

renouveler les persécutions des temps passés. Mme Iliachevitch a pour domestiques un jeune garçon et une fille bouriates, dont elle loue l'intelligence et la probité; mais ils ne restent chez elle que parce qu'elle a pris l'engagement de ne pas chercher à les convertir.

Dans la soirée, tout à fait délicieuse et que nous passâmes en plein air, quelques personnes vinrent rendre visite au gouverneur, avec leurs familles. Les dames étaient habillées comme elles auraient pu l'être à Vienne ou à Paris. Une jeune fille faisait exception : adorablement belle sous le costume de paysanne russe qu'elle avait adopté, elle avait aussi pour moi l'avantage de parler français. Elle en profita pour me demander des nouvelles de Capoul! Notre ténor à la mode sait-il qu'il compte des admiratrices jusqu'au fond de la Transbaïkalie?

J'avais espéré partir le lendemain de bonne heure; mais, en Sibérie, les chevaux seuls vont vite; l'administration n'a garde de les imiter. Il nous fallut faire je ne sais combien de courses pour obtenir un nouveau podorojné.

Dans les rues, la marche est très pénible ; on enfonce jusqu'au-dessus de la cheville dans une épaisse couche de sable noir, devenu brûlant sous l'action des rayons solaires. Après midi, on croit respirer l'air d'une fournaise.

Tchita me parut une ville essentiellement militaire et administrative; partout je ne rencontrais que soldats et officiers, tchinovniks en uniforme, estafettes portant quelque registre sous le bras.

L'infortuné Birula ne sait où donner de la tête; il a des visites à faire; ses papiers ne sont pas prêts; je le tourmente pour partir, et les chevaux n'arrivent pas. Ce n'est qu'à dix heures du soir, et après avoir passé par

toute une série de péripéties qu'il serait trop long de raconter, que nous parvenons enfin à quitter la capitale de la Transbaïkalie.

Pour la première fois depuis que je passe la nuit en route, je n'ai pas à souffrir du froid. La température est tellement douce que nous voyageons toute la nuit, la voiture découverte. La route est sablonneuse, accidentée, difficile. Au jour, nous arrivons à la station de Makavéyevo, où l'on a découvert des eaux minérales. Nous suivons la pittoresque vallée de l'Ingoda. Souvent le chemin est taillé dans le roc, au bord même de la rivière, qu'il surplombe parfois d'une grande hauteur ; dans ces passages dangereux, la route est assez bien entretenue ; en revanche, là où il n'y a pas nécessité absolue d'assurer la sécurité des voyageurs, elle est en fort mauvais état. La contrée est superbe ; partout des fleurs à profusion, au milieu des prairies, comme sous les ombrages de l'épaisse forêt ; c'est une fête perpétuelle pour les yeux.

Tout va bien jusqu'à la quatrième station, où les chevaux nous sont refusés. J'en compte cependant quinze inoccupés, sous le hangar de la poste. Hier, j'avais prié le gouverneur de vouloir bien me donner la fameuse *liste blanche*. Il me l'avait promise au premier moment ; puis lorsque je la lui réclamai, il me répondit que c'était inutile, qu'il avait donné ses ordres et que je ne manquerais de rien. Je ne pouvais insister davantage, et voilà comment, ici, rien ne se fait ; les meilleures intentions restent stériles ; la force d'inertie paralyse tout.

Les paysans demandent 10 roubles pour nous conduire. C'est un prix plus que quadruple du tarif de la poste qui, en Transbaïkalie comme dans le gouvernement d'Irkoutsk, est de 2 kopeks et demi par verste et par cheval. Nous résistons à leurs prétentions et, affectant de ne pas être pressés, nous allons faire un tour sur les

bords de l'Ingoda, dont les eaux rapides coulent à peu de distance. Là nous prenons un bain qui serait excellent, sans l'acharnement des taons et des moustiques qui viennent nous relancer jusqu'au milieu de la rivière. Au retour, nous traversons une superbe prairie, où des insectes aux plus vives couleurs et d'éblouissants papillons voltigent de fleurs en fleurs. Que ce pays est beau! et quel contraste avec les tristes habitants qui vivent, au milieu de cette riche nature, comme de véritables brutes! En rentrant dans le village, nous retrouvons, devant la maison de poste, les paysans qui voulaient nous louer leurs chevaux tout à l'heure. Ils sont accroupis à la manière indienne, au milieu de la rue; ces descendants des Russes sont devenus de vrais Asiatiques; ils ont pris de ces derniers l'habitude de s'asseoir sur leurs talons, partout où ils se trouvent, et de rester ainsi, des heures entières, immobiles et désœuvrés.

La promenade et le bain nous avaient ouvert l'appétit. Nous n'avions trouvé au bazar de Tchita aucune autre provision que des galettes de pain mal cuit. Ici, pour tout réconfortant, nous ne pouvons nous procurer qu'une jatte de lait. C'est dans ces circonstances que l'on apprécie vraiment le samovar. Dans la chambre voisine de celle où nous prenons le thé, se tient la famille du smotritiel. Un berceau, formé d'une sangle maintenue par quatre petits bâtons, est suspendu au plafond; une corde est attachée à cet appareil; au moyen de son pied passé dans la boucle, une femme lui imprime un mouvement de va-et-vient. Cinq ou six autres femmes, jeunes ou vieilles, sont là, assises et la regardant faire; aucune ne travaille à quoi que ce soit; c'est à peine si, de loin en loin, elles échangent quelque brève parole. Dans la rue, les enfants se roulent sur le sable avec les chiens et les cochons. Voilà toute l'occupation de la famille. Cependant, autour de la mai-



Village sibérien en Transbaïkalie.

son, il y a un terrain excellent où les légumes viendraient à merveille; l'eau ne manquerait pas pour les arroser, pas plus que l'engrais, que l'on va jeter à la rivière. Ces gens-là ne savent pas ce que c'est qu'un jardin; ils planteront bien à la rigueur quelques choux, mais c'est tout. Quant aux arbres, on les détruit partout où on le peut.

Enfin, après cinq longues heures d'attente, le maître de poste nous donne des chevaux, avec la grâce d'un chien qu'on fouette. Le relai est de 37 verstes; c'est le plus long que j'aie vu, et c'est aussi l'un des plus difficiles, à cause de l'état affreux de la route, détruite en partie, ces jours derniers, par un orage d'une violence extraordinaire, qui l'a ensevelie sous des masses de pierres venant de la montagne. A plusieurs reprises, nous sommes obligés de descendre; je ne sais pas comment mon vieux tarantass parvient à escalader, sans se briser, les éboulements de rochers qui obstruent le passage. Plus loin, le chemin est barré complètement; nous l'abandonnons définitivement jusqu'au relai suivant, pour nous lancer à travers une plaine inondée, au milieu des marécages et des fondrières. Je comprends maintenant pourquoi le maître de poste se faisait tant prier pour nous donner des chevaux.

Cependant la nuit se passe assez bien; nous laissons derrière nous deux nouvelles stations. A sept heures du matin, nous arrivons au huitième relai. Cette fois, nouvel et sérieux empêchement : pas de chevaux, pluie torrentielle, avaries graves à une roue dont le cercle de fer a besoin d'urgentes réparations. A midi, les choses sont à peu près remises en ordre; le maître de poste ne se décidant pas à nous donner satisfaction, nous passons par les exigences des paysans et nous voici de nouveau en route, avec la pluie et un enfant pour conduire nos

quatre chevaux. Il y a peu de Bouriates par ici; depuis que nous avons quitté Tchita, tous nos cochers sont Russes. C'est aujourd'hui dimanche; les paysans aiment mieux passer leur journée au cabaret; ils envoient leurs enfants courir la route à leur place.

Le chemin, défoncé par la pluie, est détestable. Nous sommes réduits à nous calfeutrer comme dans une boîte, pour ne pas être trempés. Malgré cette précaution, nous arrivons en piteux état à la neuvième station, par bonheur assez propre, où nous trouvons une douzaine d'œufs durs et, ce qui vaut encore mieux, des chevaux. Le temps se remet au beau, et nous filons rapidement sur un assez joli chemin, au milieu des steppes et des herbages. On ne voit plus de forêts à l'horizon.

J'espérais être rendu à Nertchinsk le soir même; mais il était écrit que, sur cette route, j'aurais tous les désagréments possibles. A la dixième et dernière station, où nous arrivons à six heures, il n'y a pas de chevaux à la poste. Les paysans sont rassemblés dans les débits de vodka, et aucun n'est disposé à se déranger. Je vois qu'il me faudra passer la nuit ici. Mon compagnon, selon son habitude, profite de ce temps d'arrêt pour dormir. Je suis trop préoccupé pour suivre son exemple; du reste, la vue de l'unique salle de la station, encombrée de voyageurs qui, eux aussi, ont fêté le dimanche, m'interdit de songer à y prendre quelque repos. Donc, faute de mieux, je vais faire un tour, à l'aventure, dans la campagne. A la tombée de la nuit, je rentrais tranquillement dans le village, lorsque tout à coup je me sentis mordu cruellement au jarret par un chien sournois, dont je ne me défiais nullement et qui, depuis quelque temps, me suivait sans aboyer. C'était à deux pas de la station; je réveillai le docteur qui lava immédiatement la blessure, et la cautérisa profondément avec du nitrate d'argent. Il ne man-

quait plus que cette aventure pour me mettre de bonne humeur!

Cela devait m'arriver un jour ou l'autre. Déjà, à Tchita, ayant voulu rendre visite au photographe Stein, pour me procurer des types de Bouriates et des vues du pays, j'avais été reçu, à la place du maître de la maison absent, par un énorme dogue qui m'avait sauté brusquement à la gorge et m'aurait fait un mauvais parti, sans une vieille servante qui vint fort à propos me dégager. Dans les villages sibériens, on compte certainement autant de chiens que d'habitants; ces animaux, grands, efflanqués, à l'œil faux, à la démarche oblique, sont assez tranquilles pendant la journée; on ne les tient jamais à l'attache; la nuit, ils règnent en maîtres dans les rues désertes; leurs aboiements répétés forment un concert affreux.

On me tranquillisa en m'assurant que les cas de rage, en Sibérie, étaient fort rares; du reste, comme je m'étais fait brûler immédiatement après l'accident, je ne m'arrêtai pas longtemps à cette pensée. Rendu prudent par l'expérience, je passai le reste de la soirée à la station, soupant d'une croûte de pain, et buvant le thé avec mes compagnons d'infortune. Je me rappelle encore que nous n'avons pu obtenir du lait, et qu'il a fallu nous contenter d'une seule petite cuiller à thé pour six personnes.

Je n'ai pu fermer l'œil de la nuit; la plaie, agrandie par la brûlure, est très douloureuse. Dans mon malheur, j'ai encore la chance d'avoir un médecin avec moi. Le bon Birula me soigne de son mieux; il m'a pansé avec quelques mouchoirs déchirés. Tout cela me gêne beaucoup pour marcher; cependant, malgré l'accident qui m'était arrivé, la journée suivante, 11 juillet, a été l'une des meilleures et des mieux remplies de tout mon voyage.

A trois heures, nous sommes debout. Tous ses cochers

et ses garçons d'écurie étant ivres-morts, ce qui arrive généralement chaque lundi matin, le maître de poste est obligé de graisser lui-même les roues de notre voiture; puis il cherche dans le village un homme moins ivre que les autres, pour nous conduire. Ne pouvant y parvenir, il nous donne un tout jeune garçon de bonne mine, qui ne paraît nullement embarrassé d'avoir à diriger quatre chevaux ardents, bien reposés et avides de dévorer l'espace. Le brouillard couvre le fond des vallées; mais vers six heures, il se dissipe et fait place à un chaud soleil.

Une heure après, nous arrivons sur les bords de la Nertcha, belle rivière, large de 3 à 400 mètres, et que l'on traverse sur un *karbass*, espèce de petit navire d'une forme originale. Les bateliers commencent par haler à la cordelle pour remonter le courant, qu'ils redescendent ensuite en ramant avec vivacité vers la rive opposée. Deux verstes plus loin, au milieu d'une belle prairie, s'étend la ville de Nertchinsk, se développant en arc de cercle, le long de la rive gauche de la rivière.

Nertchinsk est située par 52 degrés de latitude nord et 114 degrés de longitude est, c'est-à-dire à peu près sous le même parallèle que Londres, et le même méridien que Pékin. Son altitude est d'environ 550 mètres au-dessus de la mer. Cette élévation contribue à lui donner un climat extrême. On y a constaté des températures variant de 80 degrés d'une saison à l'autre, depuis + 34 degrés à l'ombre en août, jusqu'à — 46 degrés en janvier. Malgré de si énormes différences, la végétation y est des plus puissantes, la flore magnifique, et on cultive avec succès diverses espèces de grains, et même du tabac et des concombres. La ville était autrefois bâtie à 6 kilomètres plus au sud, au confluent de la Nertcha avec

la Chilka; mais elle a été déplacée au commencement de ce siècle, à cause des inondations.

Indépendamment des souvenirs historiques que rappelle son nom, la beauté de sa situation, le pittoresque de ses environs, la richesse de son sol, tout contribue à faire de Nertchinsk un point remarquable. Cette ville, fondée en 1658, est l'une des plus anciennes de la Sibérie orientale; on a commencé à en parler à la suite du traité qui y fut signé, en 1689, entre les Chinois et les Russes, et aux termes duquel ces derniers devaient abandonner le bassin de l'Amour. Cette convention ne fut jamais exécutée à la lettre; cependant elle continua à régir virtuellement la situation entre les deux peuples, et ne fut annulée formellement qu'en 1861, par un nouveau traité qui livra à la Russie toute la côte de Mandchourie jusqu'aux frontières de la Corée, le territoire à l'est de l'Oussouri, et enfin la libre navigation de l'Amour.

La découverte de métaux précieux dans les montagnes voisines de Nertchinsk, donna à cette ville, dès le dix-huitième siècle, une certaine importance qui ne fit que s'accroître par l'arrivée de nombreux convois d'exilés. Ces faits contribuèrent à la faire connaître, au moins de nom, en Europe.

Aujourd'hui Nertchinsk, comme centre administratif, a été détrônée par Tchita; ce n'est plus qu'une cité de 4000 habitants, simple chef-lieu de district de la province de Transbaïkalie. La ville m'a semblé en décadence, avec ses rues malpropres et ses vieilles maisons de bois, noires et délabrées; et cependant, j'y ai vu l'édifice privé le plus grandiose de la Sibérie, un véritable palais, qu'on ne s'attendrait certes pas à trouver en ces contrées reculées, où les hommes sont habitués à vivre dans de misérables cabanes. C'est la propriété de M. Boutine, négociant bien des fois millionnaire, possesseur de mines

d'or, qui lui donnent d'immenses revenus et lui permettent d'être le bienfaiteur de son pays. J'avais pour lui deux lettres, que j'allai lui remettre, aussitôt après mon arrivée. M. Boutine a fait le tour du monde; il a vu Paris, Londres et New-York, et, de retour chez lui, s'est construit une magnifique demeure, réminiscence de ses voyages, et où il a mis un peu de tous les styles. L'architecture en est bizarre et d'un goût discutable. A l'extérieur, ce ne sont que murailles crénelées, percées de fenêtres gothiques, portails renaissance, façades byzantines flanquées de tourelles arabes, le tout badigeonné de blanc et présentant l'aspect de quelque château-fort de féerie. Néanmoins l'ensemble en est majestueux; cette masse énorme, s'élevant sur l'un des côtés d'une vaste place, nue et déserte, et dominant de toute sa hauteur les pauvres constructions de bois qui l'avoisinent, est d'un effet réellement imposant. L'intérieur n'est pas moins singulier; on y trouve à la fois une demeure somptueuse, de magnifiques salons, un théâtre, une imprimerie, des boutiques, bureaux, magasins et entrepôts de marchandises, enfin une vaste bibliothèque et des collections de tout genre. Un beau jardin, orné de statues et parfaitement entretenu, avec jets d'eau, grottes artificielles, labyrinthe, serres chaudes, massifs de fleurs et d'arbustes, montre ce que peut faire, en ce pays, un homme intelligent et riche. Un parterre a été réservé pour la culture des fleurs qui croissent naturellement dans les campagnes voisines; ce n'est pas le moins éblouissant. Ce jardin est le premier, et aussi le seul vraiment digne de ce nom, que j'aie vu en Sibérie.

M. Boutine me fit les honneurs de chez lui avec beaucoup d'empressement. Entre autres objets intéressants, je remarquai un long canon de bronze, venant d'Albazin et remontant à l'époque du premier établissement des

Russes sur l'Amour. Dans une splendide salle de bal, au milieu de tableaux de prix, signés de noms d'artistes connus, j'admirai le portrait de la belle madame Boutine, en costume russe, par Markovski ; tout un panneau était occupé par une immense glace de Saint-Gobain, la même, dit-on, qui a figuré à l'Exposition universelle de 1867, et qui passait alors pour la plus grande du monde. Cette pièce hors ligne a fait le voyage entier par eau ; elle est venue par le canal de Suez à Nikolayevsk, et de là, par transbordement sur l'Amour, jusqu'à Strétensk, où il a fallu construire un radeau pour l'amener ici. Il n'y a guère qu'un marchand sibérien qui puisse se permettre de pareilles fantaisies.

La visite de la bibliothèque et des collections ne fut pas moins intéressante. L'installation en est très bien comprise : tous les objets sont classés, étiquetés et rangés dans de spacieuses vitrines ; c'est un véritable musée, riche surtout en échantillons de minéralogie. M. Boutine avait été autorisé à conserver quelques spécimens de l'or recueilli dans ses mines ; il m'en fit voir un certain nombre dans une sébile ; puis, choisissant une pépite d'une moyenne grosseur [1], il me pria fort aimablement de l'accepter, en souvenir de mon passage à Nertchinsk. En outre, il me proposa d'aller visiter une mine d'or qu'il exploite aux environs, c'est-à-dire à 2 ou 300 verstes d'ici, ce qui, en Sibérie, est regardé comme une distance insignifiante. Il voulait me faire accompagner par un de ses employés parlant français. Ce voyage me tentait beaucoup ; mais pour le faire, il aurait fallu retarder de quinze jours mon départ de Strétensk, et c'était trop. Aussi, à mon grand regret, je refusai cette offre

1. Du poids de 25 grammes, ce qui lui donne une valeur intrinsèque d'environ 100 francs.

gracieuse, et, ayant remercié M. Boutine de son excellent accueil, je me disposai à continuer ma route.

Nertchinsk étant à 285 kilomètres de Tchita, il ne me restait plus que 95 kilomètres à faire, pour arriver au terme de mon voyage en tarantass. Sur cette dernière partie de la route, les maîtres de poste n'entretenant plus que deux paires de chevaux, on ne peut guère compter sur eux ; le mieux est de faire prix avec des paysans. Birula se chargea de la négociation ; moyennant 17 roubles, on nous promit que nous serions rendus le soir même à Strétensk. Il était alors midi ; nous devions relayer une seule fois à moitié chemin.

La route est assez bonne ; on traverse une contrée déserte, montagneuse et absolument déboisée ; dans les vallées, ce ne sont que terres noires et grasses prairies, teintes en rouge par les fleurs d'innombrables œillets. Partout où suinte un léger filet d'eau sur un sol rocailleux, croissent des massifs de pivoines aux larges fleurs blanches, très odorantes ; il y en avait aussi sur l'Yeniseï, mais moins abondantes et portant des fleurs rouges ; par contre, les spirées, blanches à Irkoutsk, sont ici roses.

Nous rencontrons une troupe de paysans à cheval, en train de répartir les lots des pâturages. De distance en distance, de petits enclos sont destinés à renfermer les provisions de fourrage de chaque famille pour l'hiver. Nous passons, sans nous y arrêter, devant une station de poste de l'aspect le plus misérable, isolée au milieu du steppe. Plus loin, se dresse une haute palissade faite de troncs de pins serrés les uns contre les autres, et dont les extrémités supérieures appointies forment une ligne dentelée. Une porte massive, flanquée de deux guérites bariolées de noir et de blanc, complète la façade lugubre de cette enceinte, au-dessus de laquelle on n'aperçoit aucune toiture ; il est probable cependant qu'à l'intérieur

il existe des hangars ou quelques basses constructions; mais l'élévation des pieux empêche de rien distinguer du dehors. Les routes de la Transbaïkalie sont jalonnées de ces sinistres forteresses. C'est là que les prisonniers, leur étape terminée, vont passer la nuit, parqués comme des troupeaux.

A quatre heures, nous arrivons sur les bords de la Kouenda, petite rivière que nous traversons sur un bac d'une forme tout à fait primitive; c'est une machine flottante, moitié bateau, moitié radeau, n'ayant que juste la largeur nécessaire pour recevoir le tarantass, qui est amené à bord, au moyen de deux planches étroites, une sous chaque roue. Pour le débarquer, on ne prend même pas cette précaution; on le précipite simplement à l'eau. De là un choc épouvantable, auquel mon antique véhicule trouve encore la force de résister victorieusement. On me raconte que dans son récent voyage, le gouverneur général Anoutchine a passé de la même manière, sans plus de cérémonies. Il y a trois ans seulement que fonctionne ce nouveau moyen de transport, qui en a remplacé un autre, encore plus primitif : les voitures, équilibrées tant bien que mal sur de petits canots creusés dans un seul tronc d'arbre, étaient poussées à la nage vers la rive opposée.

Nous relayons dans le village voisin. Tandis que le paysan attelle les quatre chevaux qui vont avoir à fournir, d'une seule traite, une course de 52 kilomètres, nous entrons dans sa maison : c'est une pauvre construction divisée en deux compartiments, l'un pour la famille, l'autre pour les animaux, le premier ne valant pas beaucoup mieux que le second; cependant je dois dire que j'y ai fait un repas que la faim m'a fait trouver délicieux, bien qu'il fût simplement composé d'une omelette, d'un pot de lait caillé et d'un morceau de pain noir.

La route est toujours la même, tracée vaguement par

les roues des voitures qui nous ont précédés, sans fossés, sans limites d'aucune sorte, sans autres points de repère que les poteaux du télégraphe qui jalonnent la direction de l'est; en dehors de ces derniers, aucune trace de civilisation, pas un champ cultivé, pas une cabane. Le terrain est largement ondulé, couvert d'une herbe fine, avec des bouquets de bouleaux épars sur les hauteurs. A de certains endroits, le sol a été profondément fouillé; ces excavations se trouvent d'ordinaire au fond de légères dépressions naturelles, qui semblent indiquer qu'autrefois un cours d'eau a passé par là. Notre conducteur nous apprend que ces trous ont été creusés par des chercheurs d'or isolés, mais que ceux-ci ont soin de se cacher; car l'exploitation d'une mine est soumise à de certaines conditions, et n'est autorisée que lorsque toutes les formalités ont été remplies.

Pendant quelques heures, nous cheminons ainsi sur de hauts plateaux, d'où l'on découvre une vue très étendue sur les sombres montagnes qui bornent l'horizon au sud, au delà de la Chilka. Pour éviter les sinuosités de son cours et les contreforts qui descendent sur sa rive gauche, la route se maintient longtemps à une assez grande distance du fleuve; puis une descente rapide nous amène au fond de la vallée. Il commence à faire nuit; mais bientôt la lune, alors dans son plein, vient éclairer merveilleusement le paysage. Le chemin, taillé dans le roc, est extrêmement pittoresque; nous entrons ensuite dans un grand village, dont les maisons, sur une longueur de plus d'une verste, s'élèvent en bordure sur le rivage.

Uu peu avant minuit, nous apercevons les lumières de Strétensk, de l'autre côté de la Chilka. Ce ne fut pas chose facile de gagner le bac; nous dûmes passer sur d'étroites planches branlantes, à demi submergées, et

sans aucun garde-fou. Enfin, on aborde la rive opposée; encore quelques tours de roue, et mon tarantass aura terminé son service. De Krasnoyarsk ici, j'ai franchi avec lui une distance de 2253 kilomètres; je ne lui en demandais pas davantage.

CHAPITRE XIV

DE STRÉTENSK A BLAGOVESTCHENSK

12-17 juillet.

Strétensk. — Le steamer *Ingoda*. — La Chilka et le haut Amour. Arrivée à Blagovestchensk.

Strétensk n'est qu'un gros village, un peu mieux bâti que les autres. Mais, pour moi, ce village avait une importance capitale ; depuis longtemps je l'appelais de mes vœux ; il devait enfin mettre un terme à mon long voyage en tarantass. Maintenant, une communication non interrompue par eau me reliait avec l'Europe. Je n'avais plus qu'à me laisser aller paisiblement au courant de la Chilka et de l'Amour, pour atteindre à Nikolayevsk, si je le désirais, les rivages du Pacifique. Cette pensée me réjouissait, et j'aurais été complètement heureux de ma nouvelle situation, sans le fâcheux accident qui m'était arrivé l'avant-veille. La fatigante journée d'hier avait envenimé ma plaie ; j'étais à peu près condamné à l'immobilité, et j'éprouvais parfois des souffrances assez vives.

Le seul endroit destiné à recevoir les voyageurs qui attendent le bateau, se nomme emphatiquement le *Vaux-hall*. Je n'ai pas besoin de dire qu'il ne ressemble en rien aux établissements de ce nom, que l'on remarque

dans quelques-unes de nos grandes villes. Le *Vaux-hall* de Strétensk se compose simplement d'une salle basse, renfermant un billard avec quelques tables, et flanquée de quatre petites chambrettes; dans celle que l'on nous donna, une couple de tabourets avait bien de la peine à trouver place à côté de deux canapés exigus. Le patron (c'est, comme toujours, un Polonais exilé) trône à son comptoir et débite, à des prix de famine, des petits verres de liqueurs, des vins frelatés et les hors-d'œuvre de l'inévitable *zakouska*. On peut obtenir aussi une nourriture plus solide; toutefois, le menu est peu varié : côtelettes et rosbifs figurent, il est vrai, sur la carte, mais on sait qu'en Sibérie on désigne ainsi, par une extension très hyperbolique, des boulettes de viande hachée et des morceaux de bœuf bouilli, nageant dans le potage.

La Chilka, large ici de 600 mètres, est formée par la réunion de la rivière Onon avec l'Ingoda, à 150 verstes en amont de Strétensk. C'est la branche maîtresse de l'Amour, mais elle n'en prend le nom que 500 verstes plus loin, après avoir reçu les eaux de l'Argoun à Oust-Strelka. Strétensk est aujourd'hui la véritable tête de la navigation de l'Amour; c'est là qu'hivernent la plupart des vapeurs russes et que se trouvent les entrepôts du commerce, les chantiers et les ateliers de réparation de la marine. Dans la saison favorable, de légers steamers, spécialement construits, peuvent remonter jusqu'à Nertchinsk et aussi, comme on l'a vu, jusqu'à Tchita; mais, jusqu'à présent, la navigation régulière s'arrête à Strétensk. Deux fois par mois, les bateaux de la Compagnie *Amour et Oussouri*, subventionnée par l'État, transportent les dépêches, les passagers et les marchandises jusqu'à Khabarovka, 2017 verstes plus bas, correspondant avec les vapeurs qui desservent le cours infé-

rieur du fleuve et ceux qui remontent l'Oussouri. On emploie neuf jours à la descente, et quinze à la montée. La navigation, interrompue pendant six mois de l'année par les glaces, n'est possible que de la fin d'avril aux premiers jours d'octobre.

Mon billet de passage pour Khabarovka (2151 kilomètres) me coûte 60 roubles 1/2, en première classe. Le tarif est ainsi fixé : 3 kopeks par verste pour la première classe, 1 kopek 3/4 pour la seconde, et 3/4 de kopek pour la troisième. Ces prix n'ont rien d'exorbitant : ils sont cependant trois fois plus élevés que ceux des bateaux de l'Ob.

L'*Ingoda*, qui doit partir demain, est un petit steamer à aubes, de la force de 30 chevaux, à peine plus long que nos *Mouches parisiennes*, mais assurément moins large. Ma première impression, en le visitant, n'est nullement favorable. Aucune précaution n'a été prise pour la sécurité des voyageurs; l'absence de bordages, à l'arrière et sur une partie de l'avant, constitue un danger permanent; pas de tente, pas d'abri sur le pont; à l'intérieur, aucun confortable. Le salon, très exigu, sert à la fois de dortoir et de salle à manger. Quant aux cabines, il n'en est pas question; il y en a bien quelques-unes, mais j'ignore comment elles sont faites : on les réserve pour les dames. Le nombre des passagers étant au grand complet, il me faudra dormir sur une étroite banquette, en compagnie de sept autres personnes. L'espace est si restreint que je n'aurai pas même la faculté de pouvoir m'étendre à mon aise. J'avais espéré mieux ; ma désillusion fut d'autant plus complète que, bien des fois, on m'avait parlé avec emphase des magnifiques steamers américains de l'Amour. Je soupçonnais bien quelque exagération, de la part des Sibériens, toujours enclins à vanter leur pays ; je ne m'imaginais pas cependant que,

sur un aussi beau fleuve, je serais réduit à naviguer dans de pareilles conditions.

Toutefois, mes idées prirent une meilleure tournure lorsque j'eus fait la connaissance du capitaine de l'*Ingoda*. M. Alexandre Alexandrowitch[1] Buskewitch est Polonais. Étant étudiant, il avait été éloigné de son pays pour des raisons politiques, et incorporé dans un régiment de cavalerie; libéré après douze ans de service au Caucase et en Sibérie, il était entré comme simple employé à la Compagnie de navigation de l'Amour et, peu à peu, était arrivé à commander un bateau à vapeur. Il parlait suffisamment le français pour que nous pussions nous comprendre; dès le début, il se montra fort aimable pour moi et me fit réserver la meilleure place au salon.

Lorsque les vapeurs de l'Amour débarquent leurs passagers à Strétensk, ceux-ci, pour continuer leur voyage, doivent nécessairement acheter une voiture, s'ils ne veulent pas se contenter des véhicules peu confortables que fournit la poste. Les voyageurs venus en sens inverse cherchent, au contraire, à se débarrasser d'un équipage dont ils n'ont plus que faire. Comme on ne fabrique ici que des petites charrettes de paysan, avec des essieux de bois, les tarantass qui ont les leurs en fer, sont très recherchés. Le prix de chaque chose est si élevé[2], et il y a une si grande concurrence d'acheteurs,

1. En Russie, l'usage veut que l'on rappelle toujours, non seulement le prénom de la personne dont on parle, mais encore celui de son père. Omettre ce dernier serait une inconvenance grave; on semblerait insinuer par là que le père était indigne, qu'il n'a pas été baptisé, ou n'a pas existé légitimement. Quand on s'entretient familièrement avec une personne, on ne la désigne que sous le nom de baptême de son père, par exemple : Alexandrowitch, ce qui veut dire fils d'Alexandre.

2. A l'époque de mon passage, le pain blanc coûtait 25 kopeks

que souvent on revend une voiture fatiguée par un long voyage, plus cher qu'elle n'a été payée neuve à Tomsk ou à Kazan.

Je n'avais pas cette prétention. En somme, mon tarantass avait rempli son objet, mais au prix de quelles vicissitudes! Il était un peu comme le couteau de Janot : trois de ses roues avaient dû être refaites entièrement, sans parler du reste. Je fus donc assez satisfait d'accepter les 75 roubles que m'en offrit le propriétaire du *Vauxhall;* seulement, je commis l'imprudence de laisser voir mon contentement, avant d'avoir touché l'argent. Le marché était conclu, on s'était frappé dans la main; je devais considérer l'affaire comme réglée. Cependant, lorsqu'il s'agit de me payer, mon acquéreur, qui parlait un peu le français, voulut me retenir 15 roubles, prétextant le mauvais état des essieux. Je lui déclarai alors que j'exigeais la somme convenue, et que, si je ne trouvais pas à vendre ma voiture, je la ferais jeter à l'eau. Quelque temps après, un juif qui se trouvait là m'offrit de me la payer comptant 60 roubles, ce que j'acceptai, croyant punir l'aubergiste de sa mauvaise foi, en lui enlevant ainsi le bénéfice qu'il comptait réaliser; mais ce dernier avait été plus rusé que moi : le juif était son homme de paille et avait joué ce rôle, en échange d'un billet de 5 roubles, comme il me l'apprit lui-même le lendemain, à bord de l'*Ingoda* où je le retrouvai comme passager.

Du reste, ce Polonais avait d'autres tours dans son sac. N'a-t-il pas porté sur ma note 50 kopeks, pour quelques gouttes d'une huile rance que le docteur avait demandée pour panser ma blessure! En le soldant, je lui promis

la livre (soit 1 fr. 50 le kilogramme), cinq fois plus cher qu'à Tobolsk.

qu'un si beau trait ne resterait pas ignoré, et je tiens parole[1].

Le lendemain 13 (1er juillet selon le calendrier russe), la machine de l'*Ingoda* fait entendre son dernier coup de sifflet, signal d'un départ imminent. Il est midi; je viens de prendre congé de l'excellent Birula, mon fidèle compagnon depuis Irkoutsk. L'activité n'était pas le fort du cher docteur, mais il avait d'autres qualités. C'était un garçon foncièrement bon, honnête et prévenant; de plus il était réellement instruit, et aimait passionnément la botanique; ses connaissances spéciales dans cette science avaient souvent apporté une heureuse diversion à la monotonie du voyage. Chose digne de remarque : lorsque je le vis pour la première fois, il savait à peine quelques mots de français ; cependant, après dix-sept jours d'une existence commune, il s'exprimait avec moi très couramment et avec assez de pureté. Ce fait démontre une fois de plus la facilité qu'ont les Russes pour s'assimiler les langues étrangères. En résumé, je m'estimais fort heureux de l'avoir rencontré, et je ne le quittai pas sans une réelle émotion.

Au moment où nous partons, j'aperçois mon tarantass à demi submergé dans la rivière, où on lui fait prendre un bain dont il avait grand besoin. Telle est la force de l'habitude, que j'avais fini, malgré ses défauts, par m'attacher à ce vieux serviteur, lui aussi mon compagnon depuis un mois, et qui m'avait tant de fois servi de chambre à coucher. Maintenant, quelle sera sa destinée! Reverra-t-il jamais les lieux qui l'ont vu naître? J'en doute fort.

1. Je ne regrette qu'une chose, c'est de n'avoir pas conservé, pour le transmettre à la postérité, le nom de ce gargotier peu délicat.

Dans les premiers instants, je suis tout entier au plaisir de me sentir rapidement entraîné, sans secousses et sans efforts, par le moelleux courant d'une rivière. Après avoir été cahoté si longtemps sur d'abominables routes, j'éprouve une véritable jouissance à user d'un autre mode de locomotion, et je ne me sens pas de joie à la pensée que, pendant une dizaine de jours, je vais être libre de tout souci. Pendant ce temps, les rives de la Chilka se déroulent avec rapidité, fraîches et pittoresques; une brise, chargée d'effluves odorants, nous apporte la senteur des massifs de pivoines qui diaprent le flanc des collines. Bientôt nous perdons de vue les dernières maisons de Strétensk, puis les casernes et l'hôpital qui s'élèvent dans un site romantique, séparés de la ville par une verte prairie.

J'ai le plaisir de retrouver à bord un capitaine, M. Rikatcheff, que j'avais rencontré à Tchita; il se rend avec sa femme à Khabarovka. Comme il parle parfaitement le français, je me promets de cultiver sa connaissance; et, pour commencer, je lui demande s'il a quelque nouvelle des quatre individus qui ont causé tant de tracas au chef de police. Il me répond que ces gens n'étaient nullement des nihilistes fugitifs, mais simplement de paisibles marchands, voyageant pour leurs affaires; du reste, l'un d'eux est à bord; nous causons avec lui. Il nous raconte que leur navigation a été très difficile; personne ne savait manœuvrer la barque; le courant était très violent, et plusieurs fois ils ont failli chavirer. Aussi, arrivés à la première station, à 30 verstes de Tchita, ont-ils abandonné leur bateau, avec le projet de continuer la route en voiture. Ils dormaient tranquillement à la maison de poste, lorsque tout à coup, au milieu de la nuit, les Cosaques envoyés à leur poursuite les ont faits prisonniers. Heureusement pour eux, leurs papiers étaient en règle; la

méprise a été reconnue, et l'affaire n'a pas eu d'autre suite.

Je reconnais aussi un officier que j'avais rencontré sur la route d'Irkoutsk, avec sa femme et ses trois jeunes enfants. Ils m'avaient fait pitié, entassés tous les cinq, avec une quantité considérable de bagages, dans un tarantass déjà bien étroit pour deux personnes. On ne saurait trop admirer le courage des dames russes, qui entreprennent ces immenses voyages dans de semblables conditions. Leurs enfants, élevés à pareille école, s'endurcissent bien vite à la fatigue. Il y en a cinq ou six à bord; tout ce petit monde est bien portant, court et s'amuse sur le pont. Dans les endroits où le bordage existe, il est si peu élevé que je crains à chaque instant de voir quelque bébé tomber à l'eau. Les mamans, se fiant probablement à l'instinct de la conservation, ne surveillent que bien peu leur progéniture.

Le maître d'hôtel est un Allemand de Riga, assez complaisant. Le service est moins bien fait, et la cuisine très inférieure à celle des bateaux de l'Ob; mais, quand on a traversé les trois quarts de la Sibérie, on n'est plus difficile. Les prix, du reste, sont raisonnables. Moyennant 1 rouble 75 k. (environ 4 fr. 50), on a le dîner à midi et le souper à sept heures, plus le thé à discrétion avec pain et sucre, le matin et à quatre heures du soir. Le dîner se compose invariablement d'une soupe aux herbes, dans laquelle nage un morceau de bœuf imparfaitement bouilli et par conséquent très dur, d'un plat de viande ou de poisson, et enfin, comme dessert, d'une compote de fruits conservés, ou bien d'un entremets sucré dont le lait forme la base; pour le souper, un morceau de viande avec trois ou quatre tranches de pommes de terre. On voit qu'il n'y a aucun danger d'indigestion, d'autant plus que les portions sont loin d'être copieuses, qu'elles

sont découpées à l'avance et que le nombre des morceaux est toujours égal à celui des convives. Pendant les repas, aucune boisson n'est servie ; il y a cependant à un bout de la table une carafe d'eau et « un seul » verre ; mais on en use bien rarement. Heureusement j'ai découvert, dans l'office du maître d'hôtel, une petite provision d'un certain kvas, à 30 kopeks la bouteille, qui a le goût et l'apparence de la limonade gazeuse. Mes compagnons n'en prennent jamais ; je ne suis pas comme eux : je ne saurais me passer de boire en mangeant. Certes, ce ne sont pas là des festins de Lucullus ; mais, quand je me reporte au régime des stations de poste, il me semble que je nage dans l'abondance.

Le courant est rapide ; nous marchons avec une vitesse de 18 verstes à l'heure. Les bords de la Chilka sont extrêmement pittoresques : c'est la Suisse sibérienne, avec cette différence qu'ici les montagnes sont moins élevées ; elles n'en offrent pas moins une succession de ravissants points de vue. Des rochers granitiques se dressent à une hauteur de 2 à 300 mètres ; leur sommet est couronné de noirs sapins ; à leur base s'ouvrent de profondes cavernes, où l'eau s'engouffre en bouillonnant. Plus loin, c'est un tableau d'un autre genre ; au premier plan, les maisons d'un petit village, alignées sur la berge ; puis une échappée sur des prairies légèrement ondulées, venant mourir au pied de hautes collines boisées, qui semblent former comme une barrière naturelle autour de l'habitation des hommes. La splendide forêt, un instant interrompue, reprend bientôt possession de son empire et se précipite, véritable avalanche végétale, le long des pentes abruptes, jusque dans les eaux du fleuve.

Nous rencontrons, suivant le fil de l'eau, de grands radeaux formés de troncs de pins grossièrement assemblés, et portant chacun quatre cahutes, élevées sur des

pieux et couvertes d'écorce. Ces appareils primitifs servent à transporter le sel et la farine de seigle aux villages du bas Amour; ils voguent de conserve, à demi submergés, et sont conduits à la rame par quatre hommes.

Dans la soirée, nous arrivons à la station d'Oust-Kara, où l'on descend pour se rendre à la colonie pénale la plus importante de la Sibérie. Environ 2500 condamnés aux travaux forcés vivent disséminés dans une vallée de 30 à 40 kilomètres de longueur, sorte de prison naturelle, gardée par les Cosaques. Ils sont employés aux laveries d'or; contrairement à ce qui a été dit souvent, le travail se fait toujours en plein air. La moitié des convicts sont renfermés dans six prisons, éparses dans la contrée; les autres jouissent d'une demi-liberté, et peuvent rentrer chaque soir dans leur maison, où leurs familles obtiennent la permission de venir vivre avec eux. Parmi ces « infortunés », comme on les appelle ici, il y a quelques condamnés politiques, mais en très petit nombre. M. Lansdell, qui a visité Kara en 1879, en a trouvé seulement 41 (13 Russes et 28 Polonais), sur un chiffre total de 2144 prisonniers.

Les steamers de l'Amour ne marchent pas la nuit à la descente; nous stoppons à neuf heures, le long d'une rive déserte, en pleine forêt; du reste, l'*Ingoda* ne porte que pour quinze heures de chauffe, et nous avons besoin de renouveler notre provision de combustible. Il y a là une pile de bûches que l'on se dispose à charger. Demain dès l'aube, on se remettra en route, s'il n'y a pas de brouillards. En attendant, de grands feux sont allumés à terre, pour éclairer les travailleurs. Les pâles rayons de la lune, qui se lève derrière les grands arbres, se mêlent aux lueurs rougeâtres du foyer, et produisent, à la surface de l'eau, comme dans les profondeurs de l'épaisse forêt,

de curieux effets de lumière qui ajoutent à l'étrangeté de cette scène.

Le lendemain, 14 juillet, à sept heures, nous arrivons à l'importante station de Gorbitza, à 167 verstes de Strétensk. C'est près de là que, jusqu'en 1854, se trouvait la frontière entre la Russie et la Chine. Plusieurs passagers descendent; nous ne sommes plus que six au salon de la première classe, et j'espère que, maintenant, je ne m'y trouverai pas trop mal, malgré l'exiguïté du bâtiment.

Nous n'avançons plus qu'à la sonde. Dès qu'il y a moins de huit pieds d'eau, un homme se place à la proue et, muni d'une perche graduée, retenue par une corde, qu'il lance en avant comme il ferait d'un harpon, il annonce sans interruption, sur un ton traînard et lamentable, la profondeur de l'eau, de manière que le capitaine puisse l'entendre partout où il se trouve : « *vocem! ciem! chest! piat! tchetiri's polovina! tchetiri! tri's polovina!* » — huit, sept, six, cinq, quatre et demi, quatre, trois et demi. M. Buskewitch me dit que l'*Ingoda* ne tire que deux pieds et demi. Il m'explique que, dans ces parages, la Chilka est peu profonde et que le fond pierreux est étagé en terrasses successives ; par suite de cette disposition particulière, le courant est très rapide en de certains endroits.

Le village d'Anikina est le dernier que nous apercevons sur la Chilka. L'itinéraire de la marche des bateaux indique bien encore d'autres stations; mais on ne s'arrête plus nulle part. Le cours sinueux du fleuve se déroule, large d'au moins 600 mètres, entre deux rangées de collines rocheuses, hautes d'une centaine de mètres, et descendant en pente rapide sur le rivage. Tout ce pays n'est qu'une forêt et paraît absolument désert. Il me rappelle le Canada, avec lequel la Sibérie offre d'ailleurs plus d'une analogie : même rudesse de climat, même puissance

de végétation. La Chilka est moins large que le Saint-Laurent ; mais elle lui ressemble par la rapidité et la transparence de ses eaux.

On me dit que cette région appartient au domaine privé de l'empereur, et qu'elle est très riche en or, mais qu'il n'est pas permis de l'exploiter, ni même de le rechercher, sauf de rares exceptions.

A mesure que nous avançons, le site devient de plus en plus sauvage. Sur la rive gauche, un groupe de rochers dénudés, d'une élévation considérable, et surplombant le fleuve, semble placé là comme une borne gigantesque ; et, en effet, la Chine est devant nous. Nous sommes près du village d'Oust-Strelka ; voici, à notre droite, l'embouchure de l'Argoun ; les forêts qui se profilent un peu plus loin, du même côté, font partie du territoire chinois. L'horizon s'élargit ; des remous et des tourbillons se forment au milieu du courant ; les eaux jaunâtres de l'Argoun viennent se mêler aux eaux plus claires de la Chilka et forment un petit delta, autour de grandes îles basses. C'est ici que, géographiquement, commence l'Amour, appellation qui paraît dérivée des mots *Ya-mour* (grand fleuve), dont les riverains indigènes du cours inférieur se servent pour le désigner.

Il est alors sept heures du soir ; tous les passagers sont montés sur le pont pour jouir de ce beau spectacle. Le temps est superbe ; on jette quelques kopeks dans le fleuve ; le capitaine me dit que c'est l'usage sibérien ; les personnes qui naviguent pour la première fois sur l'Amour, ont l'habitude de lui faire cette offrande [1].

La partie supérieure de l'Argoun est encore bien peu connue ; on sait qu'il prend sa source en Mongolie, dans

1. Cette coutume existait chez les Anciens ; c'est un reste de paganisme qui s'est perpétué jusqu'à nos jours.

les monts Kenteï, au sud-est de Kiakhta, et qu'après un parcours de 900 kilomètres, à travers le désert de Gobi, il va se jeter dans le Dalaï, grand lac que les indigènes nomment « mer sainte ». Il en sort pour se diriger au nord-est et atteint bientôt la frontière russe, qu'il longe pendant plus de 600 kilomètres, sa rive droite appartenant à la Chine et sa rive gauche à la Russie. A peu près égal à la Chilka par le volume de ses eaux, il a sur cette dernière l'avantage de la longueur du bassin, son développement total n'étant pas moindre de 1600 kilomètres. Mais l'Amour est plutôt le prolongement de la Chilka; car l'Argoun vient du sud et ne fait pas dévier la direction du fleuve qui continue, avant comme après, à s'écouler vers l'est.

Une verste au-dessous de ce point remarquable, sur la rive gauche, puisque maintenant la droite est chinoise, se trouve le village de Pokrovskaïa, composé d'une vingtaine de maisons disséminées autour de quelques champs cultivés. On s'y arrête une couple d'heures pour faire du bois.

Le repos de ces jours derniers m'a fait du bien; ma plaie à la jambe est en meilleur état; je suppose qu'un bain froid ne peut que lui être favorable, et je me plonge dans les eaux de l'Amour. Tout en regagnant le bateau à la nuit tombante, je songe que c'est aujourd'hui le 14 juillet, et je me reporte par la pensée à Paris en train de célébrer la fête nationale, Paris dont me séparent une distance de 11 800 kilomètres et 119 degrés en longitude orientale ! Mais, s'il est huit heures ici, il n'est encore que midi sur la place de la Bastille, et on ne songera à y allumer les premiers lampions que lorsqu'il fera grand jour sur l'Amour et que, pour moi, le 15 juillet aura commencé.

15 *juillet*. — Notre capitaine est un homme éner-

gique. Hier, il avait expulsé lui-même, en le prenant au collet, un juif récalcitrant qui n'avait payé que le prix de la troisième classe, et prétendait s'installer avec ses bagages sur la partie du pont réservée aux passagers de première ; ce matin, il a fait débarquer son second qui, sous l'influence du vodka, avait insulté un voyageur

Le caractère du haut Amour est à peu de chose près celui de la basse Chilka ; seulement le fleuve est plus large, et on y rencontre plus souvent des îles. Ce pays est l'ancienne Daourie, dont le territoire est maintenant divisé entre la Russie et la Chine. La rive chinoise paraît absolument déserte ; du côté russe, de petits villages s'espacent à des distances de 30 ou 40 verstes. Je remarque qu'ici les maisons ne sont pas agglomérées comme dans le reste de la Sibérie, ce qui diminue les risques d'incendie et permet à l'habitant de mieux soigner ses champs.

Reinova, où nous arrivons dans l'après-midi, est le siège d'une puissante compagnie de mines d'or, qui exploite des placers à une centaine de verstes dans l'intérieur, sur la rivière Zalinda[1]. De jolies maisons, un débarcadère convenable, des scieries de planches, donnent à ce village un air de prospérité.

La station suivante est Albazin, dont le nom rappelle des souvenirs historiques. Le village est très bien situé, sur un plateau qui domine le fleuve d'une vingtaine de mètres et s'étend au loin jusqu'au pied des montagnes. Sur la berge, on voit encore la trace des fortifications en terre élevées, en 1665, par son fondateur, l'exilé Chernigovski. Les Russes, assiégés plusieurs fois par les Chinois,

1. La quantité d'or recueillie annuellement par la compagnie Verkhné-Amourska, est de 130 pouds ou 2120 kilogrammes, soit 7 400 000 francs.

durent abandonner définitivement cette importante position, à la suite du traité de Nertchinsk. Depuis qu'ils ont repris possession de ces contrées, Albazin a été reconstruite ; mais ce n'est plus qu'une bourgade insignifiante, la capitale de la province ayant été transférée à 600 verstes plus bas.

L'escarpement qui défendait la ville du côté du fleuve, est couvert d'églantiers en fleurs et de massifs de pivoines roses et blanches. Les passagers rentrent à bord chargés de gros bouquets. Nous avons laissé ici deux lycéens d'Irkoutsk; ils vont passer les vacances dans leur famille; mais, sur les deux mois dont ils disposent, le voyage d'aller et retour leur rognera bien quarante jours.

Vis-à-vis d'Albazin, le fleuve très resserré n'a guère que 500 mètres de large; plus loin, il s'étend de nouveau; des bancs de sable, de nombreuses îles basses, couvertes de saules nains, inclinés dans le sens du courant, obstruent son cours; sur ses rives, et dans les vallées latérales, le tremble, l'aune et le bouleau prédominent. Les montagnes sont peu élevées et la végétation qui les recouvre, assez pauvre; au milieu d'un fourré d'aubépines et de rhododendrons, croissent quelques mélèzes et de maigres sapins. A droite, sur le territoire de la Chine, se dressent des rochers à pic; à gauche, la plaine sibérienne se prolonge à perte de vue.

A neuf heures, nous dépassons la station de Tolbouzin, à partir de laquelle l'Amour tourne franchement au sud-est; puis on s'arrête pour passer la nuit du côté russe.

16 *juillet.*— Ce matin, on a fait escale devant les bâtiments d'une autre société de mines d'or. On reconnaît facilement ces résidences; la maison est grande, avec un petit jardin, et un débarcadère bien construit; tout indique plus de confortable. La vallée de la Zéa, affluent

de gauche de l'Amour, est très riche en sables aurifères ; elle court parallèlement au fleuve, à une distance de 100 à 150 verstes.

Nous croisons un bateau de notre compagnie. Il est un peu plus grand, et mieux construit que le nôtre ; il y a sur le pont une plate-forme abritée, avantage dont nous sommes privés. Les deux capitaines stoppent un quart d'heure au milieu de la rivière, échangent les correspondances et se communiquent les nouvelles. J'écris à la hâte quelques cartes postales qui partent aussitôt pour l'Europe. Je suis heureux de cette occasion ; car, depuis que nous sommes sur l'Amour, il n'y a plus de courrier que tous les quinze jours. En hiver, le service des dépêches se fait plus fréquemment ; alors on voyage en traîneau sur le fleuve gelé, comme sur une grande route.

Nous avons avec nous deux nonnes quêteuses ; la plus jeune, avec ses petits yeux, son visage rond et son teint jaunâtre, présente le vrai type toungouse. A chaque station, elles vont à terre, pour essayer d'y récolter quelques kopeks. A bord, elles ne perdent pas leur temps ; tout en causant et en plaisantant avec les passagers et les hommes de l'équipage, elles leur vendent de saintes images, des chapelets et des médailles.

A midi, arrêt au village de Tchernaiéva. Quelques-uns de mes compagnons en profitent pour se baigner dans le fleuve. Je regrette de ne pouvoir les imiter ; ma jambe va un peu mieux, mais la prudence me retient à bord. Partout où l'on s'arrête, excepté devant les bâtiments des compagnies minières, il n'y a ni jetée, ni escalier d'aucune sorte. L'*Ingoda* accoste au plus près, en un point quelconque de la rive. Une planche sert de pont pour communiquer avec la terre ; si elle ne suffit pas, on en met deux. A peine sont-elles placées que les

passagers se précipitent pour aller faire quelque emplette, se promener, ou rendre visite à un ami. Ici, comme sur la Kama, les femmes et les filles des colons viennent vendre quelques menues provisions sur la rive, principalement du laitage, toujours d'excellente qualité; elles ont aussi parfois des corbeilles de fraises des bois, petites et moins parfumées que les nôtres, mais qui n'en sont pas moins très recherchées, vu la frugalité de notre ordinaire. Je ne puis faire comme les autres; ma blessure au jarret m'interdisant les exercices de gymnastique auxquels il faut se livrer pour aller à terre et en revenir, je reste sur le pont, comme un pauvre infirme. Cependant tout le monde est prévenant pour moi; on me fait volontiers mes commissions, et j'ai toujours une bouteille de lait, au frais, dans l'office du maître d'hôtel.

A la fin de cette journée, le paysage devient très pittoresque. Sur la rive chinoise, se dresse le mont des Oliviers; on nomme ainsi un énorme et sombre rocher perpendiculaire, d'où suinte une source d'huile minérale. Un peu plus loin, nous passons devant un site extrêmement remarquable. Le fleuve décrit une courbe régulière, représentant plus des trois quarts d'un cercle, au pied de hautes falaises, dont la stratification parfaitement horizontale laisse à découvert différentes couches de calcaire blanc, alternant avec un terrain noir qui doit être de l'anthracite, et d'où s'échappent quelques fumerolles. On dirait, sur la rive gauche, un immense amphithéâtre aux gradins diversement colorés. Au centre du cirque, s'étend une île de forme circulaire, couverte de saules et séparée de la rive droite, basse comme elle, par un chenal au courant rapide et trop peu profond pour que les bateaux puissent s'y engager. Le capitaine me dit qu'on trouve beaucoup de houille dans les montagnes voisines

de l'Amour, mais qu'on dédaigne de l'exploiter, à cause de l'abondance du bois.

Des herbes, déjà hautes d'un mètre, forment de magnifiques prairies naturelles qui ne seront jamais ni fauchées par l'homme, ni mangées par le bétail. Sur la rive russe, les villages sont à de grandes distances les uns des autres, et si peu importants que l'on ne s'est arrêté que deux fois aujourd'hui, bien que nous ayons passé devant huit stations. Du côté chinois, tout vestige de l'homme fait absolument défaut.

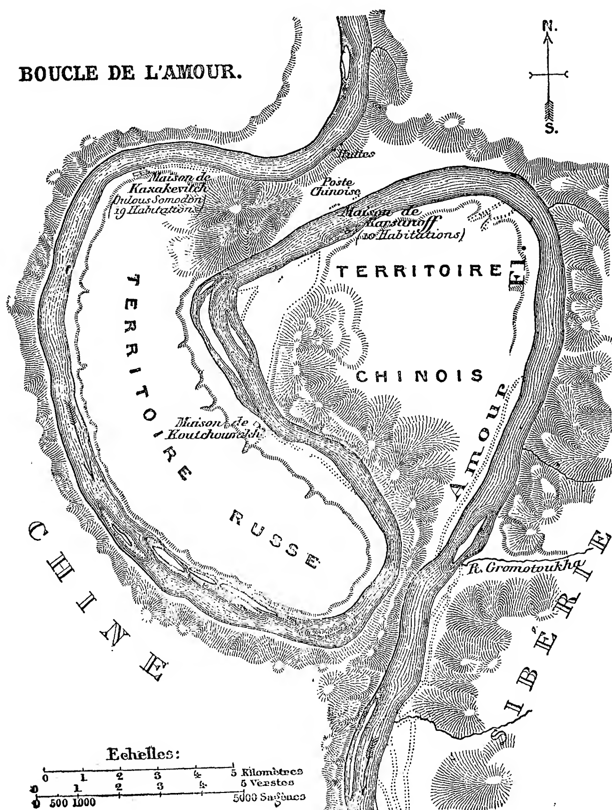
La nature, au coucher du soleil surtout, revêt un charme inexprimable; la lumière est alors plus pure et plus transparente. J'avais déjà fait la même remarque sur l'Ob, dont les flots débordés ne laissaient voir, au milieu d'une plaine sans limites, que le sommet des arbres encore dépourvus de feuillage. Ici, c'est un genre de beauté tout différent; sous sa verte parure, la campagne brille du plus vif éclat. Actuellement, les eaux sont basses; d'innombrables îles boisées, reposant sur un piédestal de sable blanc comme la neige, semblent autant de corbeilles de verdure, flottant à la surface du fleuve.

17 *juillet.* — Depuis hier, l'Amour s'infléchit presque directement au sud. La chaleur est plus forte que ces jours derniers; le soleil est brûlant. On est fort mal à l'aise sur ce petit bateau sans ombre; on ne sait où se mettre pour échapper aux taons qui vous harcèlent sans relâche.

La rive droite, seule, reste montagneuse. Le caractère de la végétation a changé : au lieu d'arbres verts et de bouleaux, on ne voit plus, sur le penchant des collines, que des chênes et des noyers, clairsemés au milieu des broussailles. Sur le sol chinois, j'aperçois pour la première fois une maison et des habitants.

Nous franchissons, dans la matinée, un passage assez

curieux. L'Amour se plie et se replie deux fois de suite sur lui-même, formant, au moyen de l'une de ces courbes, un



immense détour de 26 verstes, que l'on pourrait éviter par une promenade d'un quart d'heure à terre. Autrefois, les passagers avaient l'habitude de débarquer et de faire le

trajet à pied, en partie de plaisir; mais il y a eu abus; on faisait l'école buissonnière, on s'attardait à la chasse dans les bois: de là, perte de temps. Notre capitaine, pour couper court à ces inconvénients, a pris le parti de ne plus s'arrêter.

Après Bibicova, le fleuve s'élargit beaucoup; on dépasse encore deux stations; puis apparaît un village mandchou, enfoui sous les arbres, et enfin la petite ville de Blagovestchensk, qui se présente fort bien, avec ses promenades, ses jardins, et ses maisons de bois alignées le long de la rive. Nous y arrivions dans l'après-midi du cinquième jour de notre navigation, ayant franchi, depuis Strétensk, une distance de 1250 kilomètres.

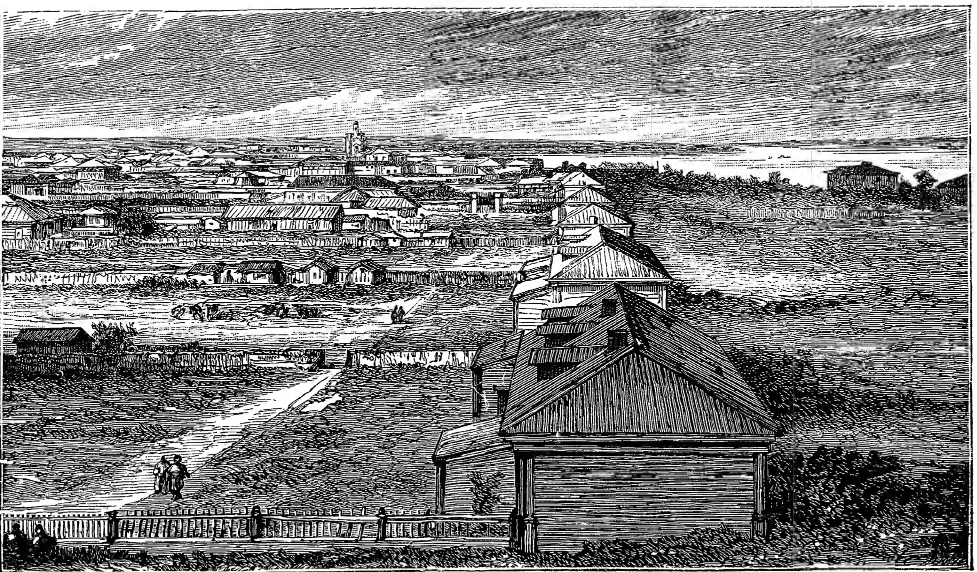
CHAPITRE XV

DE BLAGOVESTCHENSK A KHABAROVKA

18-21 juillet.

Blagovestchensk. — Le cours moyen de l'Amour. — Les placers de la Zéa. — Les Mandchoux et la Mandchourie. — Aïgoun. — Le défilé des monts Khingan. — Le Soungari. — Arrivée à Khabarovka.

Parmi les personnes venues à la rencontre du bateau, je reconnais M[me] et M[lle] Melkoumof, avec lesquelles j'avais navigué sur l'Ob, un mois auparavant. Ces dames, ne s'étant arrêtées nulle part et ayant toujours voyagé à grande vitesse, avaient pris le steamer qui avait précédé l'*Ingoda*, et étaient arrivées chez elles depuis deux semaines. Elles m'invitent à prendre le thé et me présentent à M. Melkoumof, riche marchand arménien, qui habite une des plus belles maisons de la ville, à l'angle du quai et de la rue principale. Le rez-de-chaussée est occupé par un grand magasin où l'on vend un peu de tout, des étoffes et des poissons secs, du sucre et du tabac, des conserves de viande et de la quincaillerie; la plupart des marchandises viennent d'Amérique par Nikolayevsk. Au premier étage, un vaste salon est garni d'un luxueux mobilier, qu'on ne s'attendrait guère à rencontrer dans une simple construction de bois, au fond de la Sibérie orientale; des porcelaines, des cristaux, des fleurs partout. Sur une table chargée de



Blagovestchensk.

livres et de journaux, j'aperçois un numéro de l'*Illustrated London news* qui me poursuit partout. C'est celui du 8 mai, qui venait de paraître à Saint-Pétersbourg lorsque j'en étais parti. Je l'avais revu comme nouveauté à Ékaterinbourg, à Irkoutsk, à Tchita; je le retrouve encore ici, à l'état de primeur.

On m'avait dit que deux Français, les frères Ninaut, étaient établis comme négociants à Blagovestchensk. Je me réjouissais d'avance à la pensée que je pourrais leur conter toutes mes petites misères, si peu comprises des Russes, et obtenir d'eux de précieux renseignements sur le pays; malheureusement, ils venaient de quitter la ville. Leur maison de commerce, voisine de celle de M. Melkoumof, portait encore leur nom sur l'enseigne; mais le magasin ne leur appartenait plus; l'un des deux frères était parti pour Shang-haï, l'autre faisait de la photographie aux environs de Vladivostok.

C'est aujourd'hui dimanche. Nous allons visiter un petit jardin où nous entendons la musique des Cosaques; puis, accompagné par un employé danois du télégraphe, je fais une longue promenade en drojki. Blagovestchensk est construite sur une plaine, un peu au-dessus du confluent de l'Amour avec son affluent la Zéa. C'est la capitale d'une province, peuplée seulement de 30 000 âmes, mais dont la superficie égale celle de l'Espagne. Bien que la ville ne renferme que 4000 habitants, son grand développement le long du fleuve, ses larges rues coupées à angle droit, ses maisons bien bâties et pour lesquelles on n'a pas ménagé l'espace, lui donnent l'aspect d'une cité imposante. Je dirai même qu'elle m'a fait l'effet d'une des plus jolies villes de la Sibérie; on n'y voit, il est vrai, que des constructions de bois, mais elles sont élégantes, bien entretenues, peintes de vives couleurs, et plusieurs, chose rare en ce pays, sont entourées de

jardins. La population se compose en grande partie de colons libres, ou descendants d'exilés, appartenant à des sectes religieuses dissidentes. Les plus nombreux sont les *Molokans* ou «buveurs de lait», qui passent pour honnêtes, sobres et industrieux; leur présence a contribué, sans doute pour beaucoup, à la prospérité de la ville.

En face de Blagovestchensk, sur la rive droite, se trouve le village mandchou de Sakhalin. M. Rikatcheff et moi avions formé le projet d'y faire une excursion. Le capitaine de l'*Ingoda* mettait son canot à notre disposition, des rameurs avaient été retenus pour le lendemain, à six heures du matin; comme le bateau ne devait partir que vers midi, nous avions tout le temps nécessaire. A l'heure dite, nous sommes prêts, mais personne ne paraît; nous envoyons à la recherche de nos hommes: ils sont introuvables. Cependant, autour de nous, Chinois et Mandchoux traversent librement. Sur ces entrefaites, le temps s'écoule et nous sommes forcés de renoncer à notre promenade. Ce simple fait donne un exemple des difficultés de toute sorte qui attendent le voyageur en Sibérie. Au premier abord, rien ne semble plus simple que de traverser, en face d'une ville, un fleuve large d'un kilomètre; et pourtant, malgré la bonne volonté des deux capitaines, mon projet a échoué. Il est vrai que nous avons eu le tort de nous adresser à des Russes, et cela un dimanche : hier soir, ils auront trop fêté la bouteille; ce matin, ils n'ont pu se trouver au rendez-vous.

Les habitants de Blagovestchensk sont peu curieux de voir ce qui se passe chez leurs voisins. Mlle Melkoumof m'a avoué que, de sa vie, elle n'avait traversé le fleuve ; jamais l'idée ne lui est venue de mettre le pied sur le sol chinois, qu'elle aperçoit de sa fenêtre, à une verste de distance. Chaque jour, les Mandchoux viennent apporter leurs légumes au marché, et travailler dans la ville russe.

Le gouvernement chinois défend aux femmes de passer sur la rive gauche; il le permet aux hommes, mais il exige que, chaque soir, ils soient rentrés chez eux. Ces gens sont généralement plus laborieux et plus intelligents que les Sibériens ; ils sont paisibles et entretiennent de bonnes relations avec leurs voisins. On m'a raconté que l'année dernière, au moment où la guerre paraissait imminente entre la Chine et la Russie, ils avaient une grande peur, non des Russes qui allaient devenir leurs ennemis, mais bien de leurs propres troupes. Cela a même été si loin qu'ils ont déclaré au gouverneur de Blagovestchensk que, si les hostilités éclataient, ils passeraient en masse sur la rive gauche, pour se mettre sous la protection des soldats du tzar.

Les Mandchoux, que j'ai eu l'occasion de voir ici, se distinguent des Chinois de pure race, en ce qu'ils ont la figure plus pleine, les yeux moins obliques et l'air plus loyal; ils sont aussi plus grands et plus forts. Les hommes du peuple sont vêtus d'un long sarrau et d'un ample pantalon de couleur bleue ou blanchâtre; ils sont chaussés de bottes chinoises et portent à la ceinture un étui contenant un couteau, une petite pipe de cuivre, du tabac et de l'amadou. J'ai pu me procurer à Blagovestchensk quelques photographies de femmes mandchoues. Elles sont habillées à la mode chinoise, portent une robe de cotonnade bleue, aux manches larges et courtes, avec un surtout de soie; leur chevelure est relevée en touffe et nouée sur le sommet de la tête, puis disposée horizontalement au moyen d'un peigne ornementé de grains de verroterie, de petites tresses, de plumes, de rubans et de fleurs artificielles. Elles ne se déforment pas les pieds comme les Chinoises. Les deux sexes fument également; hommes et femmes, portent toujours un éventail.

La Mandchourie chinoise est bornée au nord par l'Amour, à l'est par l'Oussouri, à l'ouest par la Daourie qui la sépare de la Mongolie, et au sud par la Corée et la mer Jaune. Son histoire est liée intimement à celle de la Chine; elle offre un nouvel exemple d'une race conquérante, absorbée par un peuple conquis.

Græcia capta ferum victorem cepit.

Il y a trois siècles, les Mandchoux étaient encore nomades. En 1644, leur chef s'empara de Pékin et y fonda la dynastie qui règne actuellement sur le Céleste-Empire. A partir de cette époque, les vainqueurs, subissant l'influence des vaincus, ont peu à peu renoncé à leur vie errante. Aujourd'hui, la Mandchourie est devenue une simple province chinoise; sous l'envahissement pacifique des populations limitrophes du sud, trop à l'étroit chez elles, elle perd de jour en jour ce qui lui restait d'originalité.

Les contrées qu'arrose l'Amour semblent prédestinées à servir de colonies pénales. La Mandchourie est pour la Chine, ce que la Sibérie est pour la Russie; on y envoie de la capitale la plupart des bannis, criminels ou condamnés politiques. Le mélange de ces éléments nouveaux avec la population locale, assimile de plus en plus cette dernière à celle de la Chine intérieure, ce qui a fait dire à un voyageur moderne qu'aujourd'hui il n'y avait plus de Mandchoux.

Bien que Blagovestchensk soit sous la même latitude que Bruxelles, le climat y est encore très rigoureux pendant l'hiver. La navigation de l'Amour est interrompue de novembre à mai; l'eau reste gelée toute l'année au fond des puits, et ne dégèle qu'à la surface pendant les fortes chaleurs de l'été, de sorte qu'en toute saison les habitants sont assurés de boire frais.



Marchands mandchoux.

Avant midi, le 18 juillet, nous sommes de nouveau en route. 900 kilomètres nous séparent encore de Khabarovka. A une verste au-dessous de Blagovestchensk, commence l'estuaire de la grande rivière Zéa, large de 2 kilomètres. Ses flots bouillonnants, sales, jaunâtres, et charriant des troncs d'arbres, forment de violents remous au point où ils rencontrent le Sakhalin-oula, « rivière de l'Eau noire », nom que les Mandchoux donnent à l'Amour. Pendant quelque temps, les deux couleurs restent parfaitement distinctes, séparées à leur point de contact par une frange d'écume, puis le « Dragon noir[1] » finit par absorber sa pâle compagne et, doublé de volume, large d'une lieue, continue majestueusement sa course vers l'océan.

La Zéa est le plus important tributaire de la rive gauche de l'Amour; elle prend sa source dans les monts Stanovoï et coule, du nord au sud, sur une longueur de 1200 kilomètres, dont la moitié est navigable par bateaux à vapeur. Elle reçoit de nombreux affluents et roule un immense volume d'eau; par suite, elle est soumise à des crues considérables. Blagovestchensk, bien que bâtie à une certaine distance de la rivière, et à 10 mètres au-dessus de son niveau ordinaire, n'est pas à l'abri des inondations qui, deux ou trois fois déjà, lui ont causé de sérieux dommages.

Depuis l'occupation russe, plusieurs milliers de paysans ont colonisé la vallée de la Zéa; le sol y est d'une extrême fertilité. Les bords de cette rivière sont également renommés pour leur richesse aurifère. Les placers sont à 600 verstes de son confluent; on y trouve l'or en grains gros comme des pois. En 1880, une seule com-

1. Hélong-kiang, littéralement le fleuve du Dragon noir, est le nom que les Chinois donnent à l'Amour, sans doute à cause de la nuance sombre de ses eaux

pagnie en a retiré 40 pouds (652 kilogrammes), avec deux cent douze ouvriers.

On a reconnu la présence du précieux métal dans tout le bassin de l'Amour, à des points fort éloignés les uns des autres et jusqu'à l'océan. Le haut Amour est particulièrement riche en or; celui qu'on y recueille est très fin; les bénéfices sont, dit-on, de 100 pour 100. Un autre centre important se trouve sur la rivière Boureya, affluent de l'Amour moyen, à 200 verstes au-dessous de la Zéa. Les premières recherches, dans ces contrées, ont commencé en 1868. En 1881, on comptait quinze exploitations, toutes florissantes, et ayant produit, depuis l'origine, 2300 pouds, soit 120 millions de francs. Les frais de ces entreprises sont considérables, car le pays n'étant habité que par quelques tribus nomades, il est extrêmement difficile de recruter des travailleurs. Au-dessus de Blagovestchensk, les vivres viennent de la Transbaïkalie; plus bas, ils arrivent par mer, d'Odessa, de Chine ou d'Amérique. Le gouvernement, tenant compte de ces inconvénients, favorise les exploitations de l'Amour, en les exemptant provisoirement de certaines redevances.

Dans ces dernières années, des chargements de Paris et de Hambourg ont été expédiés directement pour le compte des sociétés minières de l'Amour. En cinquante jours, les navires sont arrivés par Suez à Nikolayevsk; les marchandises, transbordées sur des steamers spécialement construits pour remonter les rivières, sont parvenues en bon état à destination.

Maintenant les eaux sont très hautes. Le fleuve, démesurément large et parsemé d'îles nombreuses, poursuit son cours au milieu d'une plaine immense; dans ces conditions, il offre quelque ressemblance avec l'Ob. De populeux villages se développent le long de la rive

chinoise, formant une succession presque continue de maisons, entourées de jardins potagers et à demi cachées sous de grands ormes, des noyers, des pommiers sauvages et des peupliers. Cette vue contraste heureusement avec les habitations des Russes, qui commencent toujours par détruire les arbres quand ils veulent se fixer quelque part, et n'ont garde d'en replanter.

A 60 verstes au sud de Blagovestchensk, se trouve la ville chinoise d'Aïgoun. Malheureusement l'*Ingoda*, n'ayant aucun passager à prendre ou à laisser, ne s'y arrête pas ; nous passons à 300 mètres au large ; cette cité, la plus importante du bassin de l'Amour, ne ressemble à rien de ce que j'ai vu jusqu'à présent. C'est une agglomération considérable de cabanes de bois et de torchis, à un seul étage, aux toits couverts de paille, adossées les unes aux autres. Elle est entourée d'une palissade de pieux et sillonnée de rues très étroites. Le *yamen* ou résidence du gouverneur fait face au fleuve ; il comprend plusieurs enceintes et est dominé par de grands mâts, pavoisés des insignes du commandement. Çà et là, on aperçoit des portails peints de vives couleurs, des édifices aux toits recourbés, également surmontés de mâts, et environnés de grands murs qui leur donnent l'aspect d'autant de fortifications : ce sont probablement des temples. Une population nombreuse, hommes, femmes et enfants, se presse sur la berge boueuse, et semble nous considérer avec curiosité. En somme, l'aspect général est misérable. Dans les villes chinoises, les habitants vivent entassés sur d'étroits espaces : aussi est-il très difficile d'évaluer la population d'Aïgoun ; je ne la crois pas cependant inférieure à 25 000 âmes.

Aïgoun était autrefois la capitale de la province chinoise de l'Amour ; mais, depuis les dernières annexions de la Russie, le siège du gouvernement a été transféré à

Tsi-tsi-har, à une centaine de lieues dans l'intérieur. C'est à Aïgoun que, le 24 mai 1858, le général Mouravieff[1] négocia et signa le traité par lequel la Chine abandonnait à la Russie tout le pays à droite de l'Oussouri.

Au-dessous d'Aïgoun, la rive chinoise redevient presque déserte. Du côté russe, les stations de Constantinovskaïa et de Poiarskino n'offrent rien d'intéressant. Le fleuve, large de 2 kilomètres et profond de 10 mètres, cesse de se diriger droit au sud; il oblique maintenant vers l'est. Nous sommes à l'époque de la seconde crue, occasionnée par la fonte des neiges du sommet des montagnes; on n'a plus besoin de recourir à la sonde comme sur le haut Amour.

A droite, une rangée de collines borne l'horizon lointain; à gauche, s'étend une plaine sans limites visibles. Le sol se compose d'un terreau noir, épais d'un mètre et reposant sur un lit argileux; il est couvert partout d'herbes luxuriantes de la hauteur d'un homme. J'y remarque une grande variété de fleurs; les lis sont si nombreux que l'air est chargé de leur parfum. La marche doit être très difficile au milieu de ces prairies vierges,

1. Le général Mouravieff a eu la gloire de donner à son pays un territoire deux fois grand comme la France. Il était gouverneur d'Irkoutsk, lorsque la Russie entreprit de demander à la Chine la rectification de ses frontières. Aussi vaillant soldat qu'habile diplomate, il fut l'âme de toutes les expéditions militaires ou pacifiques qui se succédèrent, à partir de 1848, jusqu'à la conclusion de la paix définitive, en 1860. Dans les négociations avec un peuple aussi rusé que les Chinois, comme dans l'organisation des pays annexés, il fit preuve d'un talent qui touche au génie. En récompense de ses services, il fut nommé comte d'Amourski et membre du conseil de l'empire. Marié à une Française, il habitait Paris depuis 1866. J'avais eu l'honneur de lui être présenté, et je le vis plusieurs fois avant mon départ : c'était un homme bon, affable et modeste. Je me réjouissais, à mon retour, de lui parler de sa chère Sibérie. Mais le général Mouravieff est mort à Paris pendant mon voyage, le 30 novembre 1881; son corps repose au cimetière Montmartre.



Végétation herbacée des rives de l'Amour.

à cause des pois, des clématites et autres plantes grimpantes qui s'y trouvent en abondance et forment d'inextricables fourrés. Une foule d'animaux sauvages, des sangliers et même des tigres, hantent ces parages. Si cette contrée était cultivée, elle fournirait d'admirables récoltes; car le climat est moins rigoureux ici que sur le haut Amour. Aujourd'hui, on n'en tire aucun parti; ce qui manque, c'est une population agricole. Les mines d'or accaparent les travailleurs : c'est un mal pour le pays.

A la chute du jour, on s'arrête du côté russe pour déposer une passagère sur un point où il n'y a qu'une simple hutte de forme conique, faite d'écorce et de boue, et soutenue par de longs bâtons, réunis à leur extrémité supérieure. Les gens qui occupent cette demeure primitive, ont un type différent de celui des Mandchoux. Appartiennent-ils à la tribu des Orotchones, à celle des Manègres ou à quelque autre peuplade toungouse? Personne n'a pu me renseigner à cet égard.

19 *juillet*. — Hier soir et ce matin, nous avons passé devant plusieurs villages mandchoux, établis sur la rive russe. Le gouvernement du tzar ne leur demande rien, et ils continuent à payer contribution à la Chine. A ce propos, le capitaine Buskewitch me raconte que les Giliaks, fixés sur le bas Amour, sont visités tous les ans par des mandarins chinois qui, sous prétexte de recouvrer les impôts, prennent tout ce qu'ils trouvent. Les pauvres gens continuent encore aujourd'hui à se laisser dépouiller comme autrefois, n'osant ni résister, ni se plaindre aux autorités russes.

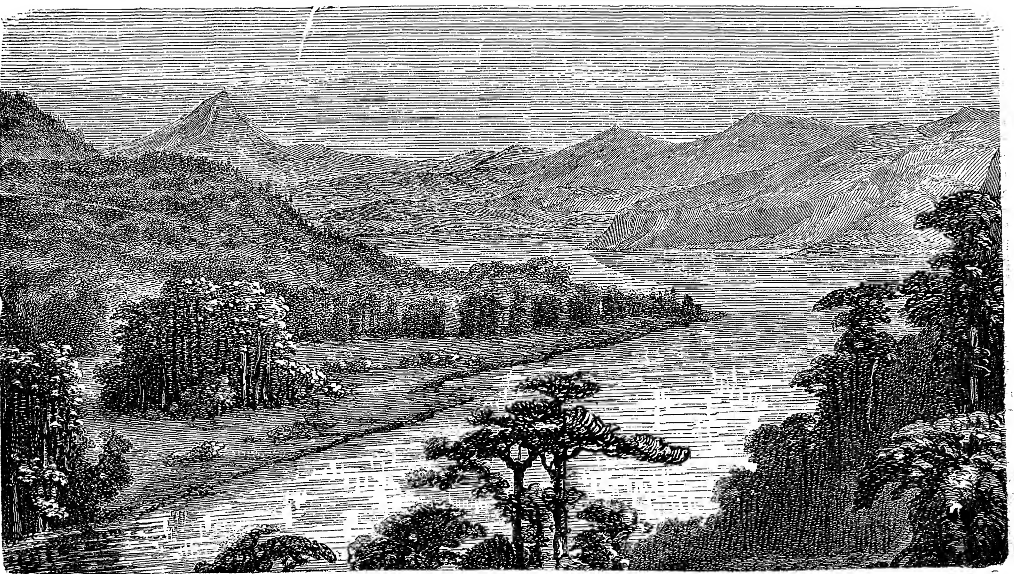
La station de Skobelnitza est située à l'embouchure de la grande rivière Boureya qui, large de 800 mètres, vient se jeter dans l'Amour, après un cours d'un millier de kilomètres. Depuis hier, je n'ai pas vu une seule

habitation sur la rive chinoise; elle est toujours plus haute et, par cela même, plus favorisée que la rive russe qui, par suite de son peu d'élévation, reste exposée aux inondations.

Le temps est sombre ; le vent souffle avec une certaine violence et rend le fleuve houleux. Hier, le soleil était si brûlant que j'avais jugé à propos de tirer de ma malle mon casque indien, au grand ébahissement de mes compagnons qui n'avaient jamais vu pareille coiffure; aujourd'hui il fait froid. Ces brusques changements de température sont fréquents en Sibérie. Mes frileux compagnons se sont réfugiés au salon et ont commencé une interminable partie de *préférence*. Enveloppé dans ma couverture, je m'installe à l'avant et j'observe le paysage.

Une ligne bleue paraît à l'horizon; ce sont les monts Khingan qui, en dépit des règles de la topographie, coupent transversalement la vallée de l'Amour. Près du village de Pachkova, le fleuve vient se heurter contre les montagnes qui semblent vouloir lui barrer le passage. Au moment de pénétrer dans le défilé, il se rétrécit considérablement, comme pour concentrer toutes ses forces sur un point unique. Tout à l'heure, il avait 3 kilomètres de largeur; il n'a plus maintenant que 800 mètres. Ses eaux rapides, profondes de 20 brasses, tourbillonnent, encaissées entre deux montagnes aux pentes abruptes et boisées. Les conifères, les arbres à feuilles persistantes ont à peu près disparu. Diverses espèces de chênes, des érables, des bouleaux noirs, des noisetiers, auxquels s'entrelacent une infinité de lianes et de plantes grimpantes, composent les principales essences de ces impénétrables forêts, bien différentes de celles que j'avais vues en d'autres parties de la Sibérie.

De temps en temps, le long de ce défilé de 170 kilo-



L'Amour au défilé des monts Khingan.

mètres, la nature abandonne son aspect sauvage ; une éclaircie se produit ; les montagnes s'abaissent et font place à de simples collines. Le gros village de Raddevka, où nous arrivons à quatre heures, se trouve dans l'une de ces charmantes clairières ; il doit son nom à Radde, naturaliste allemand au service de la Russie, qui étudia ces contrées, en 1857. Plus loin, l'Amour décrit des courbes tellement sinueuses que l'on se croirait enfermé dans un lac ; de quelque côté que l'on se tourne, il est impossible de découvrir aucune issue. A chaque instant, le décor change ; des rochers à pic, de petites cascades ajoutent encore à la beauté du paysage.

Souvent on aperçoit, sur la rive gauche, de larges trouées à travers la forêt ; elles escaladent les sommets, descendent sur le penchant des montagnes et remontent sur le versant opposé, franchissant tous les obstacles et suivant imperturbablement la même direction. C'est le télégraphe, mon fidèle compagnon de route depuis Tomsk, allant toujours droit devant lui vers l'Orient, jusqu'à la mer.

Dans ces bois, vivent une foule d'animaux sauvages, ours, lynx, léopards et tigres ; ces derniers sont les plus redoutables. L'hiver, ils traversent le fleuve sur la glace, et viennent exercer leurs déprédations jusque dans le voisinage des villages russes ; ils sont la terreur des paysans.

Nous rencontrons un gros vapeur, le *Grand-duc Constantin*, qui remorque deux lourdes barges chargées d'hommes et de marchandises ; nous avions croisé dans la matinée un steamer à deux étages, construit selon la méthode américaine, avec une seule et immense roue à l'arrière. Ces bateaux appartiennent à des sociétés minières. Sur cette partie moyenne de l'Amour, la navigation est plus active que sur le haut du fleuve.

Les eaux sont très hautes, à 6 mètres au-dessus de leur étiage ordinaire en cette saison, et viennent baigner le pied des arbres. Le long de la rive droite, nous apercevons, à l'abri sous des arceaux de feuillage, un convoi de dix grandes jonques mandchoues. Elles sont longues de 18 à 20 mètres, larges de 4 à 5, portent un grand mât au centre, et à l'arrière, une petite cabane ; leurs extrémités sont fortement relevées. Notre capitaine m'apprend que ces jonques, avec leur chargement complet, tirent de trois à quatre pieds d'eau, qu'elles ont un équipage de dix hommes et remontent le fleuve, tantôt à la cordelle, tantôt au moyen de grandes perches que les mariniers poussent au fond de l'eau. Maintenant le courant est trop rapide, et l'eau trop profonde ; elles attendent patiemment, dans leur port de verdure, que la crue soit passée. Elles viennent de la rivière Soungari, où elles ont été construites, et vont porter des marchandises à Aïgoun. Dans ces conditions, leur voyage se fait très lentement. M. Buskewitch, qui les a déjà rencontrées à son dernier passage, me dit que, depuis un mois, elles n'ont avancé que de 40 verstes.

Nous avons repassé le cinquantième parallèle ; nous sommes maintenant à peu près à la hauteur de Paris. On s'aperçoit bien que, depuis quelque temps, nous allons toujours au sud ; les journées sont plus courtes ; à neuf heures, lorsque nous arrivons à la station d'Ékaterino-Nikolskaïa, il fait nuit. Le village est assez important, à en juger par la nombreuse population féminine qui est venue sur la rive, pendant qu'on charge le bois, offrir en vente du lait, de la crème, des œufs, des poules et même une vache, que le capitaine Rikatcheff a achetée pour la somme de 60 roubles, et qu'il se fera expédier à Khabarovka, où le bétail est hors de prix.

20 *juillet*. — La température s'est radoucie et le vent

s'est apaisé, mais le ciel demeure couvert. Le fleuve, enfin sorti des monts Khingan, a repris une allure plus paisible, telle qu'il convient à un triomphateur, et s'étend à droite et à gauche, à une énorme distance. On navigue entre une double rangée d'îles à demi submergées, qui semblent flotter à la surface, mais ne gênent nullement notre marche, car elles sont près des rives et laissent libre, au milieu d'elles, un large chenal. Le pays environnant est plat et marécageux; toutefois une ligne bleuâtre, se dessinant au nord-est, indique de ce côté la présence de lointaines montagnes.

Un peu après la station de Dobroya, l'Amour atteint, par 47°40′, le point le plus méridional de son cours. Il se dirige ensuite, pendant quelque temps, droit à l'est, jusqu'à sa rencontre avec son puissant affluent, le Soungari, qui l'entraîne définitivement vers le nord-est. A dix heures nous arrivons à l'embouchure de cette rivière, large de plus de 2 kilomètres, et que les Chinois considèrent comme le fleuve principal. Les Mandchoux la nomment « Fleur de lait », à cause de la couleur trouble et laiteuse de ses eaux. Le Soungari est navigable pour les barques d'un tirant de trois pieds, sur une longueur de 1500 kilomètres, jusqu'à Girin, non loin des frontières de la Corée. Grossi par de nombreux affluents, dont le principal est la Nonni qui prend naissance dans les montagnes de la Daourie, il déverse à l'Amour la plus grande partie des eaux de la Mandchourie. On dit que sa vallée est fertile et assez peuplée; mais elle est encore peu connue. Bien que, d'après les derniers traités, les Russes aient obtenu le droit de naviguer pacifiquement sur le Soungari, ils n'en ont pas usé; aujourd'hui encore, le commerce est localisé et se fait uniquement au moyen des jonques du pays.

Près de l'embouchure du Soungari, se trouve un petit

village mandchou; c'est le dernier que nous verrons sur l'Amour. A 30 kilomètres plus loin, l'*Ingoda* s'arrête devant la station militaire de Mikhaïlo-Sémonovosk, ainsi nommée en l'honneur d'un gouverneur de la Sibérie orientale. Deux canons sont pointés sur la rivière, dans la direction de la Chine; mais ils sont là plutôt comme ornement que comme machines de guerre. La maison du commandant des Cosaques est agréablement située sur une pelouse ombragée de grands arbres. J'y remarque un joli jardin où croissent, au milieu d'arbustes et de fleurs, des vignes et des pommiers sauvages. Aux alentours, quelques géants de la forêt ont été respectés; l'œil, si souvent attristé par la vue d'une plage nue et maussade, se repose cette fois avec plaisir sur d'épais massifs de verdure. Pour obtenir ce résultat, malheureusement trop rare ici, il a suffi d'un officier intelligent qui aura défendu aux Cosaques de faire le vide autour d'eux en abattant uniformément tous les arbres, comme ils en ont l'habitude.

Depuis sa réunion avec le Soungari, l'Amour atteint une largeur moyenne de 8 kilomètres. Il me rappelle ainsi les grands lacs de Suède ou de Finlande. On voit certainement plus d'eau que de terre; parfois on croirait naviguer sur une mer parsemée d'îles, sans bornes, sauf quelques pics lointains qui surgissent aux confins de l'horizon; et pourtant, 1200 kilomètres nous séparent encore de son estuaire à Nikolayevsk!

A la chute du jour, on s'arrête pour passer une dernière nuit à l'ancre, la neuvième depuis notre départ de Strétensk. Le lendemain, 21 juillet, à cinq heures du matin, nous sommes à Khabarovka.

CHAPITRE XVI

KHABAROVKA

21-22 juillet.

Khabarovka. — La province du Littoral.

Khabarovka a été fondée par le général Mouravieff, en 1858. Son nom lui vient du chef cosaque Khabarof, qui, vers le milieu du dix-septième siècle, fut l'un des premiers à descendre l'Amour, à la tête d'une bande d'aventuriers. Ce n'est encore aujourd'hui qu'un village d'un millier d'habitants, mais ce village n'en est pas moins un point stratégique de la plus haute importance, et le chef-lieu militaire des provinces maritimes du Pacifique, que les Russes appellent *Primorskaia Oblast*, ou simplement *Primorsk*, ce qui signifie : littoral. Cette immense division territoriale, d'une superficie de 1 858 000 kilomètres carrés, s'étend sur 28 degrés en latitude, du 42e au 70e degré. Elle se compose d'une bande de terrain qui commence à la frontière de Corée, comprend toute la côte de la Mandchourie, contourne la mer d'Okhotsk, et, englobant les péninsules du Kamtchatka et du pays des Tchouktches, vient aboutir à la baie de Tchaunska, sur l'océan Glacial, à 1000 kilomètres à l'ouest du détroit de Behring, avec un développement de côtes qui, sans

compter les îles, n'est pas moindre de 12000 kilomètres.

Au double point de vue militaire et commercial, la situation a été admirablement choisie. Khabarovka est bâtie sur la rive droite de l'Amour, immédiatement au-dessous de l'embouchure de l'Oussouri. Sa garnison, à peu près à égale distance de Vladivostok, de Nikolayevsk et de Blagovestchensk, commande tout le cours moyen et inférieur de l'Amour, ainsi que celui de son important tributaire l'Oussouri.

D'après l'itinéraire officiel, je m'attendais à partir dès le lendemain sur le bateau de l'Oussouri; mais j'apprends, en débarquant, que la crue extraordinaire de l'Amour, qui a favorisé notre marche, a eu pour résultat de retarder celle du vapeur qui vient de Nikolayevsk, et qu'on ne sait pas encore quand ce dernier arrivera. Comme nous devons l'attendre, me voilà, jusqu'à nouvel ordre, retenu à Khabarovka.

Dans cette singulière capitale d'une province trois fois et demie grande comme la France, il n'existe pas le moindre hôtel. Le seul abri pour les voyageurs consiste en une vieille barge amarrée au rivage, et que l'on a aménagée pour en faire les bureaux de la « Compagnie de navigation fluviale de la Sibérie orientale ». A l'avant, se trouvent deux petites pièces, pour la caisse et le logement de l'employé comptable; au centre, quelques tables, sous une toiture de planches, représentent la salle à manger; l'arrière est divisé en deux parties, le buffet et une salle commune où l'on peut passer la nuit. Mais les banquettes sont toutes occupées; des monceaux de bagages encombrent le plancher; il ne reste pas le plus petit coin où je puisse étendre ma couverture. Provisoirement, je dépose ma valise entre les mains du restaurateur et, après avoir pris le thé, je descends à terre pour me promener à l'aventure. Heureusement,

je suis plus valide que ces jours derniers; ma blessure est cicatrisée et j'ai retrouvé l'usage de mes jambes.

Après avoir escaladé une berge escarpée, au moyen d'un escalier de bois d'une centaine de marches, je me trouve sur un terrain vague, dont les pentes gazonnées s'inclinent vers le fleuve. Parvenu au sommet, je découvre subitement l'un des plus beaux panoramas qu'il soit possible d'imaginer. L'Oussouri, à son confluent avec l'Amour, est presque aussi large que ce dernier; le fleuve, venant de l'est, décrit une courbe majestueuse au moment où il reçoit les eaux de son affluent, et s'écoule ensuite vers le nord, suivant la même direction que la rivière dont il semble être le prolongement. Sous mes pieds, du côté de l'ouest, au delà de cette immense nappe d'eau qui ressemble à une mer intérieure, se déroule un horizon infini de vertes prairies.

Les maisons de Khabarovka, encore peu nombreuses, sont disséminées sur un plateau ondulé, élevé d'une cinquantaine de mètres au-dessus du fleuve, et coupé de profonds ravins. Dans le plan de la future ville, on n'a tenu aucun compte des accidents de terrain. De larges avenues rectilignes, tracées sur un sol imparfaitement défriché où la forêt primitive tend constamment à reprendre son empire, se coupent à angle droit, montant ou descendant des pentes assez rapides. Une seule rue est à peu près garnie de maisons : c'est celle qui fait face à la rivière. On y voit quelques magasins de détail, la poste, le télégraphe, le bureau de police et la résidence du gouverneur, que je ne qualifierai pas de palais; car c'est une simple maison de bois à un seul étage, comme les autres, mais un peu plus grande. En somme, Khabarovka n'est encore qu'un gros village, peuplé de militaires et de fonctionnaires russes,

de quelques colons ou marchands exilés, et d'ouvriers mandchoux.

On construit beaucoup en ce moment. De grandes casernes viennent d'être terminées ; on en bâtit encore de nouvelles. Des maisons s'élèvent çà et là, pour loger les officiers. Les Chinois, au visage glabre, à la queue roulée au sommet de la tête, le torse et les bras nus, travaillent, comme maçons ou charpentiers, côte à côte avec des moujiks barbus, aux longues bottes, à la chemise rouge flottant par-dessus le pantalon. Ces travaux entretiennent une certaine animation.

Dans la rue, les deux races sont également mélangées. Des tchinovniks, en uniforme vert et en casquette galonnée, saluent quelque jeune femme d'officier à la toilette élégante, accompagnée de sa domestique, grosse paysanne portant le costume russe. Cette dernière est, selon toute probabilité, quelque condamnée qui aura obtenu la faveur d'entrer au service d'une famille, au lieu de passer son temps en prison. Un peu plus loin, voici une bande de cinq ou six Chinois qui flânent en se dandinant, parlant haut, ricanant, jouant avec leur éventail et leur longue pipe. Ils regardent tout le monde d'un air narquois, comme des gens pénétrés de leur supériorité intellectuelle, et considérant comme des « barbares » tous ceux qui ne sont pas de leur nation.

Autour de Khabarovka, dans un rayon de 2 à 3 kilomètres, s'étend une zone déboisée où l'on voit encore bien peu de champs en culture. Partout le bois coupé ou mal arraché repousse avec vigueur, formant des taillis épais, au milieu desquels je fais une ample moisson de fleurs charmantes. Le sol est noir et sans pierres ; des ombellifères, des armoises, une foule de plantes herbacées, forment une masse végétale haute de plusieurs mètres et presque impénétrable. Dans la crainte de

m'égarer, je n'ose m'écarter à plus de quelques pas du sentier, d'autant plus que les moustiques se montrent plus nombreux et plus féroces que jamais. J'arrive enfin à une partie de la forêt que l'homme n'a pas encore touchée. Il m'est impossible d'aller au delà : les troncs amoncelés des arbres morts de vieillesse, les broussailles qui ont pris naissance sur leur substance en décomposition, les plantes grimpantes qui courent de branche en branche, tout cela forme un fouillis inextricable qui m'interdit le passage. On ne peut guère pénétrer dans les forêts de la Mandchourie que près des villages, là où les paysans ont mis le feu aux herbes, s'inquiétant fort peu des ravages que l'incendie causera dans les bois ; mais alors les arbres noircis et à demi desséchés ont perdu toute leur beauté.

Ces forêts ne ressemblent nullement à celles qu'on rencontre plus au nord, et qui sont uniquement composées de conifères. Ici, les essences dominantes sont les chênes et les bouleaux, mais on trouve aussi des pins, des sapins et des mélèzes, excellents comme bois de construction, tandis que le bouleau est plutôt utilisé pour le chauffage. A ces arbres sont mêlés ceux de nos climats tempérés, des ormes, des tilleuls, des charmes, des érables, des frênes, des peupliers, des noyers et des noisetiers. Tous appartiennent à des espèces ou à des variétés différentes de celles qui peuplent nos bois, et semblent pousser plus vigoureusement ; leurs feuilles sont plus larges et plus épaisses.

Au retour, je pris un autre sentier qui me conduisit dans une clairière, au fond d'un petit vallon ; mais là, je ne fus pas plus heureux dans mes tentatives d'exploration. Des touffes d'une herbe haute, drue et tranchante, croissent sur un sol marécageux, où je ne puis poser le pied qu'à tâtons et qui cède sous mes pas ; je quitte au

plus vite ces perfides tourbières, pour regagner mon auberge flottante.

Cette course matinale m'avait donné de l'appétit. Du reste, en Sibérie, je n'en manquais jamais ; c'étaient plutôt les moyens de le satisfaire qui me faisaient défaut. La cuisine de mon nouveau restaurateur ne devait pas faire exception à la règle. N'en parlons donc pas, et contentons-nous de mentionner le buffet, qui était garni d'un nombre suffisant de flacons de vodka et de vin de Champagne, fabriqué en Californie ; on y trouvait même du porter et de la bière anglaise, mais je laisse à penser à quel prix ! En revanche, on ne pouvait se procurer aucune autre boisson, ni lait, ni kvas, et, si je désirais de l'eau, il me fallait la puiser moi-même dans le fleuve, comme je l'avais déjà fait sur l'*Ingoda*, à l'aide d'une bouteille attachée à une ficelle. Le service était fait, ou plutôt n'était pas fait, par de jeunes garçons rivalisant entre eux de paresse et de malpropreté.

Je retrouve à table quelques-uns des passagers avec lesquels je viens de voyager, et qui attendent comme moi le départ du bateau de l'Oussouri. Ils ne sont pas encore descendus à terre et ne manifestent nullement l'intention d'y aller. Je cherche à secouer leur torpeur, et à leur faire partager mon enthousiasme au sujet de la belle vue dont on jouit sur les hauteurs voisines. Mais c'est peine perdue ; les Sibériens ne sont pas curieux et, s'ils consentent à admirer les beautés de la nature, c'est à la condition de ne pas se déranger. Mes compagnons préfèrent rester sur le ponton et absorber en silence un nombre illimité de verres de thé, qu'ils disputent à des essaims de grosses mouches noires. Quand ils ne se livrent pas à cette occupation ou qu'ils ne dorment pas, ils restent assis des heures entières à la même place, les yeux perdus dans le vague, ne faisant rien, ne lisant jamais, ce qui leur

serait du reste difficile, dans un pays où les libraires sont aussi inconnus que les marchands de journaux.

Pour moi, agacé par le bourdonnement insupportable des taons et d'une foule d'autres insectes ailés, attirés par les victuailles douteuses qui se débitent à bord de la barge, je refais, malgré la chaleur, l'ascension de la colline et, suivant le bord de la falaise, je me dirige vers un petit enclos où de grands arbres me promettent un peu de fraîcheur. Les Russes, qui font leurs rues si larges, ne procèdent pas de la même façon, quand ils veulent tracer un jardin public; et pourtant, ici, ce n'est pas le terrain qui manque. Le jardin de Khabarovka n'est pas plus grand qu'un square de Paris ; mais il est tout simplement merveilleux. La nature, du reste, en a fait tous les frais; c'est un coin de l'ancienne forêt qu'on a eu l'heureuse inspiration de soustraire à la hache des Cosaques. Sur un promontoire qui domine le fleuve, croissent des ormes aux troncs énormes, droits et vigoureux, véritables colosses végétaux supportant, à cent pieds dans les airs, un épais dôme de feuillage, impénétrable aux rayons du soleil. Une terrasse, qui longe le précipice, forme un excellent observatoire, permettant d'embrasser dans son ensemble le magnifique panorama dont j'ai parlé plus haut. Sous mes pieds, les eaux se brisent avec fracas contre un groupe de rochers à pic qui leur présente un obstacle imprévu ; puis, redevenues paisibles, elles forment un peu plus loin une baie tranquille, où un petit steamer est à l'ancre, le long du rivage, enfoui sous la verdure. Près de là, se trouvent des ateliers pour la construction et la réparation des bateaux à vapeur

Je ne suis pas seul dans cet Éden sibérien : un gentleman vêtu de blanc et coiffé comme moi d'un casque indien, observe aussi le paysage. Ce ne peut être qu'un étranger ; son costume et sa coiffure, qui ne se rat-

chent à aucune hiérarchie du *tchin*, l'indiquent suffisamment ; du reste, à l'heure qu'il est, et par cette chaleur, tous les Russes font la sieste. Je présume que, de son côté, ce monsieur se livre sur mon compte aux mêmes suppositions. Nous n'avions personne pour nous présenter l'un à l'autre, mais nous sûmes parfaitement nous en passer. Dès les premiers mots, la conversation commencée en anglais, se continua, à ma grande satisfaction, en français.

M. Hooton, dont je viens de faire la connaissance, est *globe-trotter* de profession, et capitaine au 32e d'infanterie de l'armée régulière des États-Unis à ses moments perdus. Son régiment était l'année dernière en garnison au Texas ; il l'a quitté pour faire un tour en Europe ; de là, il est allé en Égypte, a remonté le Nil et vu les ruines de Thèbes ; ensuite il a passé aux Indes, visité l'Himalaya, puis la Birmanie, Java, Siam, Canton et Pékin. Il arrive maintenant du Japon, dont il me dit beaucoup de bien ; Mandalay et Bangkok lui ont plu également. En revanche, la Chine ne l'a pas séduit, Pékin surtout, dont il me dépeint les habitants comme barbares et hostiles aux étrangers. A Nagasaki, au moment où il allait s'embarquer pour rentrer chez lui par San-Francisco, il a rencontré un officier de la marine russe, retournant à Saint-Pétersbourg par la voie de terre. Ce dernier lui ayant dit que ce voyage se faisait très vite et très facilement, il s'était décidé à l'accompagner. Maintenant, le voici à Khabarovka, en route pour Washington où il doit être rendu au plus tard le 1er octobre, jour de l'expiration de son congé. Mais il n'est pas content ; il n'a pas fait beaucoup de chemin, et a déjà perdu pas mal de temps. Il se plaint amèrement du manque d'hôtels, de la cuisine russe, de la sauvagerie ignorante de la population, des bateaux qui ne correspondent que sur le papier. Il y a

déjà cinq jours qu'il est ici, et il ne sait pas quand il pourra partir. En somme, il est furieux; il voudrait bien retourner au Japon, mais il ne le peut pas; il est bloqué; le voilà pris dans l'engrenage, il faut qu'il y passe tout entier.

Je savais déjà que Vladivostok n'était relié au reste du monde par aucune ligne régulière de navigation; mais comme on m'avait assuré qu'en cette saison il ne se passait pas une semaine sans qu'il y eût une occasion, soit pour le Japon, soit pour la Chine, je ne m'en inquiétais pas beaucoup.

Toutefois, ce que venait de me dire le capitaine Hooton m'ayant été confirmé quelques heures plus tard par son ami, je commençai à m'en préoccuper sérieusement. Ces messieurs m'affirmaient que j'attendrais probablement un mois à Vladivostok, et même davantage, et que je ferais beaucoup mieux de me diriger sur Nikolayevsk, où j'aurais plus de chances de rencontrer un bateau en partance. Un autre officier qui se trouvait là, étant du même avis, et m'ayant offert de télégraphier à un de ses amis de Nikolayevsk pour avoir des renseignements positifs, j'acceptai sa proposition et je subordonnai ma décision à la réponse qui devait être faite. Rien ne pressait d'ailleurs, le bateau de l'Oussouri ne devant partir, au plus tôt, que le surlendemain.

A la nuit, des milliers de phalènes, attirées par les lumières, rendent le séjour du ponton insupportable. Heureusement, le capitaine Buskewitch m'offrit d'aller dormir à son bord, ce que j'acceptai avec empressement, car je me voyais réduit, faute de place, à me coucher sur le rebord extérieur de la barge, où, vu l'absence de bordage, j'aurais couru le risque de tomber à l'eau, si j'avais fait un mouvement pendant mon sommeil. J'étais

seul cette fois dans le salon de l'*Ingoda* et j'y passai une nuit excellente.

Le lendemain, M. Hooton me montre son installation dans le village ; le maître du buffet lui a loué un petit réduit dans une cabane délabrée ; il n'a pas de lit, bien entendu, mais seulement un banc et une table sur laquelle il a installé sa moustiquaire. C'est là qu'il repose la nuit ; le jour, il se promène et va prendre ses repas sur le ponton.

Le général Tikmineff, commandant militaire de Khabarovka, venait de donner sa démission, et était parti pour Saint-Pétersbourg sur ce même bateau la *Zéa* que nous avions rencontré sur l'Amour. Il était remplacé provisoirement par M. Volocheff, qui était monté sur l'*Ingoda* à Blägovestchensk, et avec lequel j'avais eu d'autant plus de plaisir à faire connaissance qu'il avait vu Paris et parlait parfaitement le français. Nos conversations roulaient presque toujours sur le pays que nous traversions ; je cherchais à me renseigner, et il répondait de bonne grâce à mes questions. Un jour il me dit : « Quand vous serez rentré chez vous, ne manquez pas de raconter ce que vous avez vu. Dites bien que la Sibérie est meilleure que sa réputation. Seulement, nous manquons de bras ; nous avons besoin de négociants, d'industriels et de colons. Engagez vos compatriotes à venir nous voir ; envoyez-nous des émigrants ; ils seront bien reçus chez nous. — Je ne demande pas mieux, lui répondis-je ; seulement vous ne feriez pas mal, en attendant, de bâtir quelques hôtels pour recevoir les nouveaux arrivants. — A quoi bon, reprit-il, ne sait-on pas que le peuple russe est le plus hospitalier du monde ? » Il me disait cela naturellement, et comme un homme parfaitement convaincu de l'inutilité des hôtels dans ce pays. Et, de fait, je crois que cette manière de voir est celle

de la plupart des Sibériens ; leurs villes sont petites ; tout le monde se connaît ; le voyageur de passage va frapper à la porte d'un collègue, d'un ami, et, comme il a l'habitude de coucher tout habillé, il lui est toujours facile de trouver un abri quelconque pour la nuit. Un vrai Russe ne désire rien de plus ; mais il n'en est pas de même pour nous autres étrangers, ne connaissant personne, ignorant la langue et ayant encore le préjugé de vouloir coucher dans un lit.

J'allai voir M. Volocheff, non pour lui rappeler ce qu'il m'avait dit au sujet de l'hospitalité russe, mais pour lui demander conseil sur la meilleure direction à prendre pour sortir de Sibérie : le nord ou le sud, Nikolayevsk ou Vladivostok? Mais je n'en obtins aucune réponse précise, et je le quittai, encore plus indécis qu'auparavant. Du reste il était lui-même fort perplexe et me confia son embarras. On se rappelle que je n'avais pu voir à Irkoutsk le gouverneur général de la Sibérie orientale ; M. Anoutchine venait de partir en tournée d'inspection et avait emmené avec lui sa famille. Or, la générale et ses enfants arrivaient demain, et rien n'était préparé pour les recevoir, au palais du gouvernement. Le général lui-même, qui avait laissé sa femme à Vladivostok pour aller visiter l'île de Sakhalin, était signalé dans la baie de Castries et pouvait survenir d'un moment à l'autre. On comprend facilement que M. Volocheff, arrivé la veille, et apprenant à l'improviste ces nouvelles importantes, n'avait guère le temps de s'occuper de mes affaires.

Je venais de remarquer, aux alentours de la résidence du gouverneur, un assez grand nombre d'ouvriers charriant des brouettées de terre ; des soldats, armés de pelles et de pioches, étaient occupés à combler les trous des chemins et faisaient à la hâte un travail de nivelle-

ment dont ces voies de communication avaient grand besoin. Je m'explique maintenant cette activité qui m'avait surpris tout d'abord : ici, on ne répare guère les routes que lorsque quelque haut fonctionnaire doit y passer.

On m'avait signalé, comme la principale curiosité de Khabarovka, le jardin d'un marchand. J'allai le voir. C'est plutôt un verger planté de pommiers et de poiriers sauvages. Les pommes sont à longue queue et ressemblent à certaines espèces que j'ai vues autrefois au Canada ; les poires sont petites et ne peuvent être mangées que cuites. Si quelques-unes de nos bonnes variétés européennes étaient entées sur ces arbres, on obtiendrait probablement d'excellents résultats. Je vois aussi des merisiers, des sorbiers, des framboisiers et des groseilliers. Dans un petit parterre, je remarque des giroflées, des dahlias et des œillets en fleurs. Mais ce qui me frappe le plus, ce sont les vignes sauvages de Sibérie, aux feuilles larges et épaisses, croissant avec une vigueur extraordinaire et formant des tonnelles impénétrables au soleil comme à la pluie. Les grappes qu'elles produisent ne parviennent pas à maturité ; tout au plus pourrait-on en faire du vinaigre. Mais ce n'en est pas moins un plaisir pour les yeux, de voir toutes ces choses dans un pays où il commence à geler en septembre, et où la neige couvre le sol pendant cinq mois de l'année. Et cependant Khabarovka est par 48°20′, c'est-à-dire un peu plus au sud que Paris.

Aujourd'hui la chaleur est accablante. Je prends un bain dans le fleuve. Des hommes et des jeunes femmes viennent se mettre à l'eau, à deux pas de moi ; tout le monde est entièrement nu, sans que personne en soit scandalisé. Cela est affaire d'habitude.

En me promenant le long du rivage avec mon nouvel ami le capitaine américain, nous passons devant une

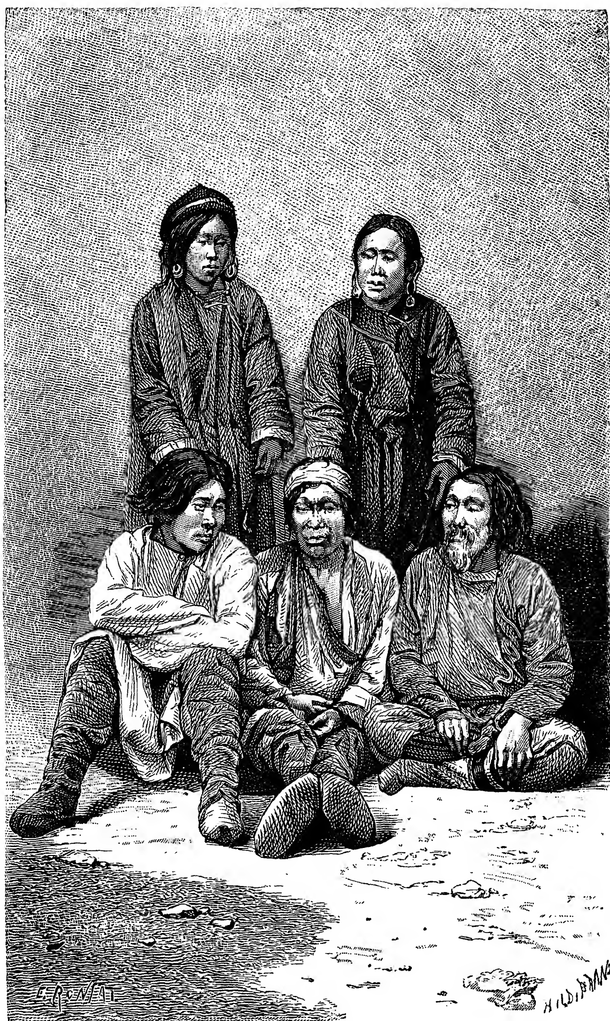
misérable cabane, construite avec des débris de toute sorte. Sur le seuil est assis un petit homme portant, comme les Chinois du nord, la robe bleue ouverte sur le côté et le chapeau rond aux bords retroussés. A quelques pas plus loin, deux femmes font la cuisine en plein air, tandis que trois ou quatre marmots se roulent dans la poussière. Ce sont des Goldes, peuplade toungouse nomade, réduite à quelques milliers d'individus dispersés sur les bords du Soungari, de l'Oussouri et de la partie moyenne et inférieure de l'Amour. Ces gens sont d'excellents pêcheurs et passent leur vie sur l'eau, se nourrissant presque exclusivement de poisson. Ils voyagent en été dans leurs canots et, en hiver, sur des traîneaux attelés de chiens. Les individus que j'ai sous les yeux sont petits et de carnation très blanche ; leur type est franchement mongol. Pour un peuple qui n'a aucune prétention à la civilisation, les femmes ne m'ont pas paru trop sauvages. M. Hooton, qui a visité ces jours derniers un de leurs villages, me dit que la méthode employée par ces gens pour couvrir leurs huttes en écorce de bouleau, est la même que celle des Indiens chippeways du lac Supérieur, et que leurs outils et ustensiles de ménage offrent la plus grande analogie avec ceux de ces derniers, assertion que je n'ai pas été à même de contrôler[1].

1. Les Giliaks, cantonnés sur le bas Amour et dans le nord de l'île de Sakhalin, appartiennent à une autre race, parente des Kamtchadales et des Aïnos de Yéso. Isolés dans les froides solitudes du Nord, loin du contact des Chinois et des Mandchoux, ils sont restés plus sauvages que les Goldes. Je n'ai pas eu l'occasion d'en voir, et je n'en parle que d'après les rapports du capitaine de l'*Ingoda*, qui a vécu parmi eux. Ils sont sales au delà de toute expression ; on dit qu'ils ne se lavent jamais. Ils ne cultivent pas le sol et n'ont ni chevaux ni bétail, mais seulement des chiens qui leur servent à remorquer leurs canots et à les traîner sur la glace. Ces fidèles serviteurs, une fois morts, sont encore utiles, car on mange leur chair et on se fait des vêtements d'hiver avec leur peau.

Dans la journée, nous assistons au débarquement d'une troupe de soldats venant de la Sibérie occidentale. Ce sont des hommes robustes, grands et carrés des épaules, mais d'une tenue négligée et portant assez mal l'habit militaire; il est vrai qu'ils sont en voyage depuis plusieurs mois. Ceux qui sont mariés ont avec eux leur famille et reçoivent du gouvernement les rations suffisantes pour la nourrir. A peine sont-ils à terre que je les vois se mettre à la recherche de brindilles de bois, qu'ils convertissent en charbon pour faire bouillir l'eau du samovar. Cette opération leur demande assez de temps; mais un Russe n'est jamais pressé; la maxime anglaise *time is money* n'a pas cours en Sibérie. Les bivouacs, s'élevant çà et là sur les hauteurs qui dominent le fleuve, offrent un coup d'œil pittoresque.

Pendant ce temps, les heures s'écoulent et je ne reçois aucune dépêche; cependant la réponse est payée. Un télégraphiste, que je rencontre sur le bateau, me dit qu'il n'y a là rien d'étonnant; d'après lui, il arrive souvent que les missives s'égarent, surtout si c'est un dimanche ou un jour de fête, parce que le domestique, chargé de les porter à destination, se grise en route et perd le papier qui lui a été confié. Cet employé, qui est Polonais, vient de faire dix ans de service dans la province du Littoral; bien qu'âgé seulement d'une trentaine d'années, il a maintenant droit à une retraite de 300 roubles (750 francs), et se propose de quitter l'administration, pour aller vivre tranquillement dans son

Les Giliaks se nourrissent uniquement de poisson et de la viande des animaux qu'ils prennent au piège ou tuent à la chasse. Ils se confectionnent, pour l'été, des habits avec la peau d'une espèce de saumon, et se font des chapeaux coniques avec de l'écorce de bouleau. Pendant la belle saison, ils sont nomades, mais, en hiver, ils habitent des maisons construites sur pilotis et agglomérées en petits villages.



Hommes et femmes giliaks.

pays. Il compte partir par le prochain transport de la flotte volontaire[1] sur lequel il obtiendra un passage gratuit pour Odessa, par la voie de Suez. Il me donne le conseil de me rendre à Vladivostok, où les occasions pour le Japon sont, me dit-il, beaucoup plus fréquentes qu'à Nikolayevsk. Il est marié, et s'il ne veut pas rester plus longtemps ici, c'est que Khabarovka n'offre aucune ressource pour l'éducation de ses enfants, pas même une école.

Il y a bien un petit collège à Vladivostok, mais les élèves n'y suivent que des cours préparatoires et, s'ils veulent pousser plus loin leurs études, il leur faut aller prendre leurs grades dans quelque université de la Russie européenne. J'en ai un exemple sous les yeux. Deux jeunes gens de treize à quatorze ans, coiffés d'un képi et portant une tunique bleue avec un pantalon blanc, attendent, depuis plusieurs jours, sur notre ponton, le moment de continuer leur voyage vers Saint-Pétersbourg. Ils savent quelques mots d'anglais, langue obligatoire au gymnase de Vladivostok et qui, chose triste à dire, tend de plus en plus à remplacer le français dans le reste de la Sibérie. Je suis pour eux un profond sujet d'étonnement ; ils me considèrent avec autant de curiosité que si j'étais l'empereur de Chine, mais en même temps avec une familiarité des plus gênantes, s'obstinant à m'adresser des questions en russe, bien que je leur aie répondu maintes fois : *niett govariou po rouski*[2]. Ils suivent tous mes mouvements, palpent mes vêtements, s'extasient à propos de tout ce que je fais, et me regardent bouche

1. Lors de la dernière guerre de Turquie, un certain nombre de steamers furent construits au moyen de souscriptions particulières; on forma ainsi une *flotte volontaire*, pour venir en aide à la marine impériale.

2. « Je ne comprends pas le russe. »

béante; si j'écris, ils se penchent sur moi et paraissent stupéfiés de la rapidité avec laquelle ma plume court sur le papier. Les Russes lents, systématiquement paperassiers et très attachés à la forme, ont l'habitude d'écrire posément. Mon griffonnage indéchiffrable doit leur paraître quelque chose de merveilleux.

Enfin, à huit heures du soir, un télégramme arrive à mon adresse. Je me le fais traduire aussitôt: sa rédaction ambiguë ne me donne aucun renseignement nouveau et me laisse aussi embarrassé qu'auparavant. Cependant le bateau de Nikolayevsk est signalé; j'attendrai son arrivée pour prendre un parti définitif.

Le ponton se remplit d'officiers et de fonctionnaires, très nombreux ici; car, contrairement à ce qui se passe en Amérique où l'on colonise avant d'administrer, en Sibérie, on commence par installer tout un gouvernement; les rouages sont complets; il n'y manque qu'une chose: les administrés. Ces messieurs ont l'habitude de se réunir tous les soirs sur le ponton. Je ne sache pas qu'ils aient d'autre lieu de rendez-vous. C'est ici le club flottant de ce commandement militaire dont la circonscription s'étend de la baie de Possiet au détroit de Behring, de la frontière de la Corée au voisinage de l'Amérique, club singulier où les bouteilles ne manquent pas, mais où l'on ne voit ni un livre ni un journal.

Des feux rouges et verts se reflètent dans les eaux du fleuve; ce sont ceux du steamer *Onon* qui, arrivant enfin de Nikolayevsk, ne tarde pas à accoster notre barge. Les passagers que j'interroge par l'intermédiaire du télégraphiste polonais, donnent les renseignements les plus contradictoires. La vérité est qu'ils ne savent rien. Aussi, comme il faut à tout prix sortir de mon irrésolution, je me décide à suivre mon idée première, et à partir par le bateau de l'Oussouri dont la machine chauffe déjà. Ce

qui me détermine à prendre la direction de Vladivostok, ce n'est pas le voyage lui-même, qui est plus long et plus compliqué que celui de Nikolayevsk, où l'on se rend directement par bateau à vapeur en six ou sept jours, c'est la perspective de faire un trajet de 1100 kilomètres qui n'a encore été décrit *de visu* par aucun Français.

J'échange une cordiale poignée de main avec le capitaine Hooton; il doit s'embarquer dans quelques heures sur l'*Ingoda* qui, si tout se passe bien, ne mettra pas moins de seize jours pour remonter l'Amour, que je viens de descendre en neuf. L'Américain, qui me paraît n'avoir pas cessé d'être en colère depuis le jour où il a mis le pied en Sibérie, peste contre ces lenteurs et ces retards. Je l'exhorte à la patience; il en aura souvent besoin dans le cours de son voyage. Je cherche à le calmer, en lui démontrant combien sa situation est meilleure que la mienne, puisqu'il est assuré, jusqu'à Saint-Pétersbourg, d'avoir la société d'un officier de marine expérimenté, parlant anglais et ayant déjà fait deux fois le même trajet, et qu'en outre, il a la chance d'avoir personnellement, comme courrier des États-Unis, un podorojné signé de la propre main du gouverneur de Vladivostok. Mais en même temps, je l'avertis qu'en mettant les choses au mieux, il lui sera matériellement impossible d'arriver le 1er octobre en Amérique. L'idée seule de ce retard l'exaspère plus que jamais et, comme il paraît mettre en doute mon assertion, nous convenons qu'il m'écrira aussitôt après son arrivée, et me dira comment son voyage se sera passé[1]. Puis,

1. A mon retour à Paris, à la fin de janvier 1882, j'ai trouvé la lettre suivante que je transcris textuellement :

Saint-Pétersbourg, 28 septembre 1881.

Mon cher monsieur Cotteau,

Après un voyage ennuyeux de deux mois, nous sommes arrivés

nous nous quittons en nous promettant de nous donner de nos nouvelles et de nous retrouver quelque jour à Paris.

Il est près de minuit; je viens de payer 23 roubles 40 k. pour une place de première classe sur le *Soungatcha*, petit vapeur qui doit me conduire par l'Oussouri, la rivière Soungatcha et le lac Khanka, à Kamen-Rybolov, où je reprendrai de nouveau la voie de terre. C'est un trajet de 860 kilomètres, qui doit se faire réglementairement en six jours. Le bateau partira à trois heures du matin; il est mouillé près du ponton, auquel il est relié par une planche étroite, inclinée et posée de travers au-dessus de l'eau. Pour m'embarquer, je dois me risquer, à la lueur vacillante d'une torche, sur ce pont dangereux, où il faut marcher avec prudence, car, au moindre faux pas, on serait précipité dans le fleuve.

à Moscou il y a sept jours. Nous avons perdu en route six jours à la mer de Baïkal et six jours à Tomsk, en attendant un bateau à vapeur. C'est un voyage tout à fait *du diable*, et si je peux, j'y enverrai mes ennemis. Je leur donnerai assez d'argent pour aller jusqu'à Vladivostok. J'espère que cette lettre vous trouvera en bonne santé et heureux en votre voyage.

Au revoir, à Paris.

Capt[n] Hooton, 32[d] Inf[y]. U S Army.

CHAPITRE XVII

DE KHABAROVKA A KAMEN-RYBOLOV

23-28 juillet.

Le steamer *Soungatcha.* — Navigation sur l'Oussouri, la rivière Soungatcha et le lac Khanka. — Kamen-Rybolov.

Jusqu'ici, ma route avait toujours conservé une direction générale vers l'est. Peu à peu j'étais arrivé près du 133e degré de longitude, à 13 600 kilomètres de mon point de départ; mais Khabarovka est le point extrême vers l'Orient que j'atteindrai en Sibérie. Maintenant, pour gagner Vladivostok, qui est situé à plus de 2 degrés à l'ouest et à 6 degrés au sud, il me faut changer franchement de direction et marcher au midi, en obliquant légèrement sur ma droite.

L'Oussouri, que je dois remonter sur une longueur de 500 kilomètres, est, après le Soungari, l'affluent le plus considérable de la rive droite de l'Amour. Son développement total est de 800 kilomètres. Il coule du sud-ouest au nord-est, dans une large vallée comprise entre les deux chaînes parallèles du Sikhota-alin qui borde la côte russe, et du Chan-alin, principale arête de la Mandchourie chinoise. Depuis 1860, son cours moyen et inférieur sert de limite entre la Russie à l'est, et la Chine à l'ouest; de sorte que maintenant, à l'opposé de l'Amour,

c'est la rive droite qui est russe, et la gauche qui est chinoise. Près de son embouchure, l'Oussouri a 3 kilomètres de large ; il conserve encore pendant quelque temps une largeur moyenne de 2 kilomètres, avec une profondeur de 3 à 6 mètres, que les crues du printemps augmentent notablement.

Le steamer *Soungatcha* tire 1 mètre d'eau ; sa longueur est de 27 mètres et sa largeur de 4 mètres. C'est un diminutif de l'*Ingoda*, mais avec une machine plus puissante, de la force de 40 chevaux, et qui lui permet de remorquer une barge plus grosse que lui, chargée de passagers de troisième classe, de soldats et de marchandises. Dans ces conditions, il peut faire 8 à 10 kilomètres à l'heure contre le courant ; seul, il en ferait le double.

A l'avant, se trouve le salon de la première classe, c'est-à-dire un étroit réduit, ayant pour tout mobilier une table qu'entoure un divan servant à la fois de siège et de lit. A la rigueur, six personnes peuvent s'y coucher ; mais comme nous ne sommes que quatre, j'ai pu m'étendre, sans avoir besoin de disputer quelques centimètres à mes voisins. Aussi, cette première nuit a-t-elle été bonne. Il y a, de plus, deux petites cabines occupées par trois dames et un enfant.

La seconde classe est encore plus étroite ; je vais la visiter. On me dit qu'il y a cinq places pour hommes et quatre pour dames ; mais j'ai peine à comprendre comment neuf personnes peuvent s'entasser dans un espace aussi restreint.

La plupart des passagers du *Soungatcha* sont d'anciennes connaissances de l'*Ingoda*. Parmi eux, une seule personne parle français : c'est Mme Akimova, qui vient de Saint-Pétersbourg avec son petit garçon et un domestique, et va rejoindre son mari, commandant la 2e batterie d'artillerie à Nikolsk, près de Vladivostok.

Par un heureux hasard, il se trouve que le capitaine est le fils de ce M. Perchin qui m'avait donné l'hospitalité pendant deux nuits à Ostrog-Tchita. Il ne sait que quelques mots de français; mais, avec l'aide du dictionnaire, un peu de patience, et beaucoup de bonne volonté de part et d'autre, nous parvenons à nous comprendre. Ce brave capitaine est enchanté d'apprendre que j'ai conservé un bon souvenir de son père; il me prend en amitié et est aux petits soins pour moi.

Nous sommes partis au point du jour. A sept heures du matin, on s'arrête à 40 verstes au-dessus de Khabarovka, à Kazakévitch, port militaire bâti sur un sol facile à cultiver et merveilleusement fertile, à en juger par quelques rares jardins où de plantureux légumes croissent au milieu de hautes herbes, que l'on ne se donne pas la peine d'arracher. Ici, les deux côtés de la rivière appartiennent encore à la Russie. L'Amour et l'Oussouri, avant leur jonction définitive, communiquent par un canal naturel et forment ainsi une grande île que les traités ont reconnue comme territoire russe. Un peu plus haut, le capitaine me fait remarquer, sur la rive gauche, une borne indiquant la limite entre les deux empires. Toutes les autres îles, sans importance du reste, sont, de même que celles de l'Amour, déclarées terrain neutre.

Les eaux de l'Oussouri, très hautes en cette saison, sont troubles et sales; elles charrient une quantité de débris flottants, troncs d'arbres, branches mortes, amas d'herbes entrelacées. La rive chinoise est plate; du côté russe, se déroule une chaîne de montagnes boisées longeant d'abord le fleuve, puis s'en écartant peu à peu, dans la direction de l'est.

Dans la journée, la fraîcheur du matin a fait place à une température bien différente; on étouffe en bas; sur le pont, on reste exposé sans abri aux ardeurs d'un soleil

brûlant; de plus, on court à chaque instant le risque d'être incendié par les flammèches qui s'échappent de la cheminée de la machine.

Nous dépassons l'embouchure de la rivière Khor, important affluent de la rive droite. Au-dessus, l'Oussouri conserve toujours la même largeur. M. Perchin, armé d'une carabine, fusille de temps en temps, mais sans résultat, de grands oiseaux blancs qui prennent leurs ébats sur le fleuve.

Enfin le soleil s'abaisse; l'ombre reparaît, la soirée est délicieuse. Nous passons une heure dans le joli village de Koukeleva où je me régale de lait[1].

J'ai dit tout à l'heure que ma première nuit à bord avait été bonne. Malheureusement celles qui suivirent ne devaient pas lui ressembler; et voici pourquoi : les dames, qui s'étaient trouvées fort mal chez elles, avaient formé le complot de s'approprier le salon pour en faire leur chambre à coucher, et de nous abandonner en échange leurs étroites cabines sans air et sans lumière. Des pourparlers avaient eu lieu dans la journée. Nos galants compagnons avaient accepté cette proposition insidieuse, et on n'attendait plus que mon consentement pour procéder au déménagement. Mme Akimova se chargea de m'expliquer l'affaire, avec toutes sortes de précautions oratoires et, en terminant, fit appel aux sentiments chevaleresques qui, d'après elle, devaient être inséparables de ma qualité de Français. Naturellement, je fis droit à une requête

1. Dans tous les villages sibériens, un poteau placé dans un lieu apparent est surmonté d'une planchette où se lisent divers renseignements statistiques. Pour en donner un exemple, voici la copie des indications portées au tableau de Koukaleva : Koukaleva. — 105 verstes 1/2 de Khabarovka. — 26 maisons. — 85 hommes. — 87 femmes. — 115 chevaux. — 128 bêtes à cornes. — 61 déciatiuns de terrain ensemencé.

présentée d'une façon si aimable, mais sans me dissimuler un instant que je faisais un métier de dupe.

En effet la cabine, ou plutôt le trou, que je devais partager dorénavant avec un lieutenant cosaque, était déjà insuffisant pour une femme et un enfant. Qu'on juge ce qu'il devait être pour nous ! Après plusieurs essais infructueux de sommeil, pendant lesquels nos jambes, forcément repliées, ne cessaient d'engager des escarmouches pour arriver à se distendre, nous dûmes renoncer à l'habiter simultanément ; d'autant plus que l'un de nous était forcé de tenir sa tête encastrée sous une marche d'escalier exhalant une odeur fétide. Je ne parle que pour mémoire des diverses bestioles qui avaient établi leur quartier général dans cet infect réduit. Aussi, dans les nuits qui suivirent, nous prîmes le parti d'aller, à tour de rôle, monter la garde sur le pont, enveloppés dans nos couvertures. Mais là il y avait d'autres inconvénients. D'abord, il faisait froid ; puis, il était prudent de ne dormir que d'un œil ; car les rebords du bateau étaient dépourvus de grillages, et si peu élevés, que l'on courait sérieusement le danger de tomber à l'eau.

24 *juillet.* — Nous avons marché toute la nuit, mais très lentement. Ce matin, on fait du bois à la station de Chéremetova. Pendant ce temps d'arrêt, quelques passagers prennent un bain dans le fleuve ; inutile de dire que je suis du nombre. Malgré la fraîcheur des nuits, je trouve l'eau excellente.

Une jonque mandchoue est amarrée au rivage. Comme je me disposais à la visiter, le patron vient à moi, me salue et me tend la main pour m'aider à passer sur la planche qui va du pont à la rive. Cet homme est bien vêtu et très poli ; il porte d'énormes lunettes rondes, formidable appareil ancré sur son front et qui lui donne un aspect tout à fait original. Cinq ou six mariniers sont

assis autour d'un brasier, sur lequel fume une chaudière pleine d'un riz appétissant et blanc comme la neige. A bord, tout est propre et bien rangé.

Dans la journée, nous rencontrons le *parakod*[1] qui ramène à Khabarovka la famille du gouverneur général.

Sur l'Oussouri, le paysage est moins grandiose que sur l'Amour, mais il est toujours frais et gracieux. La rive chinoise est à peu près déserte; depuis hier, nous y avons vu seulement un petit village golde. Toute la population était réunie sur la rive et nous faisait des signaux; on a ralenti un instant la marche, pour prendre à la remorque une barque montée par un individu qui, ensuite, a grimpé à bord. Comme ceux de sa race que j'ai déjà vus à Khabarovka, cet homme ressemble assez à un Chinois; seulement il est plus petit, plus trapu, et a le visage plus rond.

25 *juillet*. — Le pays est très beau; on dirait un parc anglais: de petits bouquets de trembles, de grands chênes isolés, ornent les prés qui s'étendent au loin, jusqu'au pied de collines couvertes de bois épais. Parfois il me semble que ces belles campagnes, où jamais la charrue n'a passé, sont réellement cultivées. Les foins hauts et drus ressemblent à des champs de seigle. Malheureusement ces richesses seront perdues pour l'homme qui, s'il s'en donnait la peine, pourrait entretenir sur ce sol fécond d'innombrables troupeaux, comme en Australie ou en Amérique. Ce fourrage est destiné à pourrir sur le sol; cependant on le conduirait facilement, au moyen de radeaux, à Khabarovka, où la nourriture des chevaux comme celle des hommes coûte un prix exorbitant. A l'époque de mon passage, la viande se payait 12 roubles le poud, soit à peu près 2 francs le kilogramme, et le foin

1. Bateau à vapeur.

manquait pour la cavalerie. Les rares habitants de cette belle contrée sont comme les paysans turcs : ils ne cherchent point à s'enrichir, et mesurent leur travail à leurs besoins journaliers.

On appelle Cosaques les colons militaires établis dans es villages de l'Amour et de l'Oussouri; mais ils n'appartiennent pas, comme on pourrait le croire, à la nation guerrière qui a popularisé ce nom dans les anciens temps, et qui vit aujourd'hui disséminée dans les provinces méridionales de la Russie, entre la mer Noire et la Caspienne. Je crois que parmi les Cosaques de la Sibérie orientale, bien peu ont reçu le jour sur les bords du Don. Voici quelle est leur origine : les traités avec la Chine avaient mis entre les mains du tzar de vastes territoires; il s'agissait de les coloniser et, en même temps, d'en garder l'immense frontière. Pour atteindre ce double but, le général Mouravieff prit un certain nombre de convicts, les organisa en corps de Cosaques, leur en donna le nom, et, les mêlant à des émigrants libres venus pour la plupart de la Transbaïkalie, les cantonna, par villages espacés d'une vingtaine de kilomètres, le long de l'Amour et de l'Oussouri. Chaque famille reçut une certaine étendue de terres, du bétail et une somme d'argent pour se bâtir une maison; enfin le gouvernement s'engagea à fournir, pendant vingt années, la farine nécessaire à leur subsistance.

De leur côté, les Cosaques sont tenus au service militaire jusqu'à l'âge de quarante-deux ans; passant, en temps de paix, une année sous les armes et deux années chez eux, restant libres, pendant cette dernière période, de cultiver la terre, d'élever des troupeaux, de faire du commerce, de chasser, en un mot, de vivre à leur guise. En temps de guerre, tout le monde est appelé, et la population peut être déplacée en masse pour former une

nouvelle colonie sur un autre point. Il y a des Cosaques à pied et à cheval; ils sont organisés en régiments (*sotnia*), bataillons et compagnies. L'Autriche nous donne en Europe l'exemple d'une organisation analogue, dans la province des Confins militaires, longue et étroite bande de terrain sur la rive gauche de la Save, en face de l'ancienne frontière de Bosnie.

Cependant les villages de l'Oussouri ne prospèrent pas. Leurs habitants, assurés de recevoir annuellement des vivres, s'adonnent à la paresse et ne font rien pour améliorer leur position. A l'époque de mon passage, le terme de vingt années, pendant lesquelles ils avaient droit à des rations de farine, allait expirer, et on parlait de le prolonger. Toutefois, à partir de 1880, on a pris une mesure qui, selon toute probabilité, est appelée à produire d'heureux résultats au point de vue de la colonisation : les hommes qui auront passé cinq années sous les drapeaux, ne seront plus astreints à aucun service militaire en temps de paix.

A l'exception des employés télégraphistes et d'un petit nombre d'indigènes goldes, il n'y a pas, dans la vallée de l'Oussouri, d'autres habitants que ceux dont je viens de parler. Le capitaine évalue à trois cent soixante-dix le nombre des familles cosaques qui vivent le long du fleuve, ce qui donnerait à chacune un espace de 2 kilomètres.

On s'arrête, le soir, à Grafskaïa, pauvre village où l'on voit çà et là de petits jardins potagers et un lambeau de terrain cultivé; à quelques centaines de pas des habitations, le désert recommence.

Aux précédentes stations, nous avions trouvé à acheter des légumes : raves, tiges d'oignons, cornichons et concombres, dont les Russes sont très friands et qu'ils mangent tout crus avec du sel. Ici, nous ne pouvons

rien nous procurer, pas même un verre de lait. Je suis loin de croire pour cela que ces gens soient malheureux; ils ont en abondance tout ce qui leur est nécessaire pour vivre. Ignorants et bornés comme ils le sont, leurs désirs ne vont pas au delà, et s'ils ne veulent rien vendre, c'est parce qu'ils n'ont pas besoin d'un argent dont ils ne sauraient que faire.

L'Oussouri est plein de toutes sortes de beaux poissons : carpes, sterlets et saumons. Mais les Goldes seuls se livrent à la pêche. Les habitants cosaques se contentent de la nourriture que leur fournit l'État, et ne cherchent pas à la varier par l'addition d'un plat de poisson frais. Pourtant rien ne serait plus facile; je viens d'en faire l'expérience : avec une ligne grossièrement amorcée, que je laissais tomber du haut du pont du *Soungatcha*, j'ai pris, en moins d'un quart d'heure, une demi-douzaine de jolis poissons.

Lorsque nous passons devant un village, nous voyons assis sur la berge, des enfants, des femmes, des hommes; tous restent dans l'oisiveté la plus complète; personne ne travaille au dehors. Comment coloniser avec un pareil peuple!

Les dames qui, aujourd'hui, n'ont rien pu acheter à terre, sont peu satisfaites; elles en sont réduites, au milieu de pâturages sans limites, à ouvrir une boîte de lait de Suisse concentré.

Je n'ai pas encore parlé de la vie matérielle à bord du *Soungatcha*. Un voyageur italien, qui a navigué sur ce même bateau, un an avant moi, et dont j'ai lu depuis la relation fort bien faite et très exacte[1], déclare qu'il y a trouvé « le plus horrible traitement de table auquel on

1. *Giappone e Siberia*, notes de voyages par le comte Luchino dal Verme, lieutenant-colonel d'état-major.

puisse jamais s'attendre à bord d'un bâtiment destiné au transport des passagers ». Sans donner plus de détails, j'ajouterai que tout était mauvais, malpropre et insuffisant. Aussi ne s'étonnera-t-on pas, si je dis que le dîner était expédié en dix minutes et que le souper n'en demandait que cinq. Deux fois par jour, un petit garçon, à la figure et aux mains aussi crasseuses que ses habits, venait nous apporter notre pitance dans un grand plat, où chacun s'empressait de piquer sa ration avec sa fourchette, car on n'était pas toujours sûr de trouver autant de morceaux qu'il y avait de convives. Un seul verre était à notre disposition, mais j'étais à peu près le seul à en faire usage, car, à part le thé et le vodka, il n'y avait rien à boire à bord, ni vin, ni bière, ni kvas. J'étais obligé de puiser mon eau moi-même dans la rivière, par le procédé que j'ai indiqué plus haut. Par malheur, je n'avais pas de filtre, et l'eau de l'Oussouri, moins claire que celle de l'Amour, n'avait pas un aspect bien engageant. La nécessité rend ingénieux; je m'étais fabriqué une boisson avec de l'eau, du sucre, du vinaigre et quelques gouttes d'eau-de-vie, ce qui faisait beaucoup rire mes voisins, habitués à se passer de boire pendant les repas. Le thé, toujours excellent, était notre seule consolation ; nos dames, grâce au samovar, le préparaient dans la perfection, et, pendant ce voyage, j'en ai absorbé des quantités considérables, sans jamais en ressentir le moindre inconvénient.

On n'a pas changé une seule fois les serviettes, pendant tout le temps de la traversée. Elles étaient mises en commun, et chacun en prenait une au hasard, sans jamais s'inquiéter si c'était celle dont il s'était servi précédemment. Mes compagnons, quoique très polis et, en général, fort convenables, n'avaient pas, pour ces petits détails de ménage, le même sentiment de délicatesse que

nous. Pour en citer un autre exemple, je dirai que je les ai vus souvent se prêter un cigare allumé; un jour, le lieutenant de Cosaques me demanda le mien, en tira quelques bouffées et me le rendit ensuite. Et cependant, je le répète, tous ces messieurs étaient des gens bien élevés, de société aimable et très attentionnés pour moi.

Une autre remarque que j'ai faite pendant cette traversée, et qui est d'accord avec mes observations précédentes, c'est le peu de considération ou plutôt l'indifférence qui s'attache ici à l'habit ecclésiastique. Nous avions un pope à la seconde classe. En France, il eût été l'objet de soins particuliers, surtout de la part des dames; on eût témoigné certains égards pour son caractère; on aurait cherché à lier conversation avec lui. Ici, rien de tout cela; on ne fait nulle attention à sa personne; il n'est ni plus ni moins qu'un passager ordinaire.

26 *juillet.* — Au matin du quatrième jour de notre navigation sur l'Oussouri, nous arrivons à Bousse, poste militaire qui porte le nom du général russe qui, le premier, administra ce pays. Le village consiste en une station télégraphique et une dizaine de cabanes rangées en bordure le long de la rivière, qui n'a plus maintenant que 4 à 500 mètres de large. D'ici, le télégraphe se dirige en droite ligne au sud sur Vladivostok, évitant le détour à l'ouest que nous sommes obligés de faire par la Soungatcha et le lac Khanka. Les bateaux à vapeur peuvent remonter l'Oussouri encore un peu plus haut. Un chemin de fer qui partirait du point où cesse la navigation et qui, suivant la haute vallée du fleuve ou de l'un de ses affluents, franchirait le faîte peu élevé des monts Sikhota, serait de la plus grande utilité, au point de vue militaire et commercial. La construction de cette voie ferrée, dont le développement ne serait que de 300 kilomètres, n'offrirait pas de difficultés extraordinaires, et

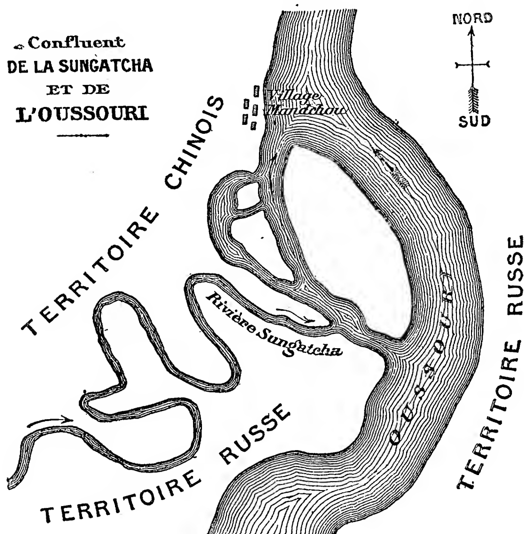
aurait l'avantage de relier le bassin de l'Amour avec la Mandchourie méridionale, établissant ainsi une communication facile et directe entre la Sibérie orientale et le monde entier, par Vladivostok.

Nous trouvons à Bousse une chaloupe à vapeur, spécialement affectée au ravitaillement des stations télégraphiques sur le haut Oussouri. Nous lui donnons des barils de farine et de viande salée, puis nous continuons notre route.

Douze verstes plus loin, on passe, sur la rive gauche, devant un petit village golde, qui n'a pas trop mauvaise mine sous les grands arbres qui l'abritent; un peu au-dessus, on quitte brusquement l'Oussouri pour entrer, à angle droit, dans la rivière Soungatcha. La manœuvre demande une grande précision, surtout à cause de la barge qui nous suit à 100 mètres en arrière. La rivière, à son embouchure, n'a pas plus de 30 mètres d'une rive à l'autre, et cette faible largeur est encore réduite par une double bordure de saules touffus empiétant sur les eaux, de sorte que, par instants, l'extrémité des branches vient balayer le pont; et comme, maintenant, la frontière entre la Russie et la Chine est formée par le cours de la Soungatcha, je puis dire que j'ai déjà touché à la Chine, bien qu'en réalité je n'aie pas encore mis le pied sur le sol chinois, que cependant je côtoie depuis quinze jours.

Je ne crois pas qu'il existe au monde une rivière plus tortueuse. Souvent on voit l'eau à droite et à gauche, et tellement rapprochée que, si l'on descendait à terre, on pourrait y arriver en cinq minutes, tandis qu'il faut quelquefois une heure en bateau pour faire le même trajet. Ce qui peut donner une idée de la multiplicité des méandres de cette rivière bizarre, c'est ce fait qu'une ligne droite, tirée du point où elle sort du lac Khanka jusqu'à celui où elle se jette dans l'Oussouri, mesurerait

seulement 90 kilomètres, tandis que l'itinéraire des bateaux en indique 288. L'eau trouble du fleuve que nous venons de quitter paraît limpide à côté de celle de la Soungatcha, littéralement couleur de boue. Sa profon-



deur est considérable, eu égard à ses dimensions ; elle égale parfois sa largeur, car M. Perchin me dit qu'elle est en moyenne de 8 sagènes (17 mètres). Des deux côtés, le sol est parfaitement plat, sans arbres et couvert d'une herbe haute et serrée. Il est facile de voir que, dans l'origine, tout ce bassin faisait partie du lac Khanka, lequel s'est peu à peu retiré, laissant à découvert l'immense plaine marécageuse, drainée actuellement par la capricieuse rivière.

Le gibier d'eau est aussi varié qu'abondant. Oies, canards, sarcelles et bécassines se lèvent de tous côtés

et à courte portée. Le capitaine, occupé à commander la manœuvre, ne peut se livrer à sa distraction favorite; mais nous avons deux autres chasseurs qui s'en donnent à cœur joie. Je n'approuve pas le massacre inutile de ces pauvres volatiles que nous sommes forcés d'abandonner. Une fois, pourtant, on s'arrêta pour s'emparer d'un aigle qui n'était que démonté; réfugié dans les broussailles de la rive, il faisait tête aux soldats qui voulaient le prendre vivant. On l'apporta triomphalement à bord; c'était un oiseau magnifique et dont il n'aurait pas été prudent de s'approcher de trop près.

Les eaux limoneuses de la Soungatcha nourrissent des quantités fabuleuses de poissons. Mon exemple avait été suivi : maintenant on s'amusait à pêcher à la ligne pendant les temps d'arrêt. Nous prîmes ainsi, plusieurs fois, des poissons fort présentables; l'un d'eux pesait au moins 4 kilogrammes. Je me réjouissais déjà de le voir paraître sur notre table, à la place des éternelles « côtelettes à la russe », boulettes de viande farcies d'ingrédients suspects. Je me demandais à quelle sauce il serait mangé, tout en appréhendant que notre infâme cuisinier ne déshonorât une si belle pièce. Mon espérance et mes craintes étaient également vaines; à la fin du jour suivant, je retrouvai, par hasard, à l'avant du bateau, dans le même seau où nous les avions mis, tous nos poissons de la veille. Personne n'y avait touché; seulement ils étaient absolument gâtés et répandaient une odeur infecte, laquelle, du reste, ne paraissait pas autrement incommoder les mariniers qui soupaient à deux pas de là. Détail caractéristique et qui peint bien la négligence et l'apathie universelles : ces gens mangeaient, en ce moment même, des poissons secs, expédiés à grands frais, probablement de Nikolayevsk ou de plus loin encore, tandis qu'ils en laissaient perdre ainsi de tout frais et d'ex-

cellente qualité, qui ne leur auraient rien coûté. Et, pour comble, je dus aller prévenir M. Perchin, pour qu'il fît jeter à l'eau le contenu du baquet, qui commençait à empester tout le bateau. Si je ne m'en étais pas aperçu, Dieu sait combien de temps il serait resté là !

Le capitaine fait tous ses efforts pour se maintenir à égale distance des bords ; mais la petite rivière tourne si brusquement, et ses sinuosités sont si répétées que, malgré toute son expérience et l'aide de huit hommes poussant avec de longs bâtons, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, le bateau va parfois donner contre la rive et s'embarrasser dans les branchages : on a assez de mal à l'en dégager et, souvent, c'est pour le voir rebondir du côté opposé, où tout le travail est à recommencer. Heureusement la berge est absolument sans pierres, molle, vaseuse et se prolongeant verticalement sous l'eau, à une grande profondeur ; dans ces conditions, les dangers de l'échouage sont à peu près nuls. La plupart du temps, ces retards sont causés par l'appendice incommode que nous traînons derrière nous, et que nous perdons même quelquefois de vue, tant les tours et les détours sont fréquents dans cet étroit chenal, large au plus de 25 à 30 mètres et de moins encore, dans certains passages.

Une fois, nous avons perdu deux heures ; un énorme tronc d'arbre s'était empêtré dans le câble de remorque. Plusieurs hommes durent se mettre à l'eau et, armés de haches, finirent par avoir raison en détail de l'obstacle qui présentait d'abord une résistance invincible. Pendant ce temps, je sautai à terre avec quelques passagers. Aussi loin que la vue pouvait s'étendre, le pays était absolument plat, sauf du côté de l'est, où apparaissaient de vagues contours indiquant, dans cette direction, la présence de lointaines collines. Sous nos pieds, au milieu des hautes herbes mêlées d'œillets, de lis rouges et de

pieds-d'alouette bleus, se lèvent des râles et des cailles. Un petit étang est couvert des magnifiques fleurs roses d'un grand nénufar, aux feuilles luisantes.

En hiver, les traîneaux ne suivent pas le cours gelé de la Soungatcha ; il existe un chemin deux fois moins long à travers la plaine qui s'étend entre l'Oussouri et le lac Khanka. Quatre postes militaires, ayant aussi des relais de chevaux, sont échelonnés dans ces marécages déserts; on les désigne par leur numéro d'ordre. Plus loin, la route contourne le lac, longeant d'abord la côte septentrionale, qui appartient à la Chine; la station nº 5 est établie sur le territoire chinois; on rentre ensuite en pays russe à la station nº 6. Par cette route de terre, la distance totale entre Khabarovka et Kamen-Rybolov, est de 816 kilomètres, avec 37 stations.

Dans la soirée, il tombe une pluie fine et persistante qui rend peu agréable le séjour du pont, où il n'existe aucun abri. Malgré ce mauvais temps, il ne fait pas froid; le thermomètre se maintient à 25 degrés. Le paysage est devenu d'une monotonie désespérante.

Encaissés comme nous le sommes entre deux rives à pic, nous nous trouvons dans la position de voyageurs en chemin de fer, lorsque le train est engagé dans une interminable tranchée. Cependant je demeure à mon poste d'observation ; il est vrai que, vu le peu d'attraits que pouvait m'offrir l'intérieur du bâtiment, je n'avais pas grand mérite à rester sur le pont.

Cette singulière navigation, interrompue par la nuit, se poursuit pendant toute la journée du lendemain. Nous arrivons le soir de ce second jour au poste nº 4, près du point où la Soungatcha sort du lac. La comparaison entre les deux rives n'est pas à l'avantage des Russes ; les Chinois qui se sont établis en face d'eux pourraient leur enseigner à tirer parti des ressources du

pays. Autour de trois ou quatre maisons couvertes en chaume, ils ont créé des jardins potagers et mis le sol en culture sur une certaine étendue. Ce sont eux aussi qui fournissent le bois nécessaire au chauffage du bateau à vapeur, et qui le transportent à bord ; il est évident que si les Cosaques avaient voulu se charger de ce travail, on leur eût donné la préférence. Toutes les fois que les deux races se trouvent en présence, il est facile de constater la supériorité des colons chinois, comme ingéniosité et activité.

Je profite de l'arrêt du bateau pour descendre à terre, et, pour la première fois, je foule aux pieds le sol du Céleste-Empire. Malgré l'obscurité naissante et les aboiements furieux des chiens, je me dirige, accompagné d'un autre passager, vers une grande masure construite en bois et en terre battue mélangée de paille. Nous pénétrons dans l'intérieur, où un spectacle étrange s'offre à nos regards. L'habitation est divisée en deux compartiments chauffés et éclairés en même temps par un feu allumé au centre de chaque pièce. Au milieu de la fumée qui remplit l'espace et s'échappe comme elle peut à travers les fissures du toit, je distingue vaguement des amas de provisions, des ballots de marchandises et des outils fourrés dans tous les coins ; des haillons indescriptibles se balancent au plafond ; des hommes étendus çà et là causent ou fument du tabac dans de longues pipes. Dans la seconde chambre, il fait très chaud ; tout autour des murs, règne une sorte de lit de camp garni de nattes, sur lesquelles sont couchés une douzaine de Chinois demi-nus, les uns dormant, les autres fumant l'opium. Nous nous approchons de l'un de ces derniers ; il parle russe et, sans se déranger, nous fait voir dans tous ses détails l'opération compliquée à la suite de laquelle l'opium, agglutiné à la pointe d'une longue

aiguille, sous la forme d'une parcelle de pâte noire et visqueuse de la grosseur d'une tête d'épingle, est ramolli à la flamme d'une petite lampe, et rendu propre à être fumé. Une corde, tendue transversalement au-dessus des dormeurs, supporte leurs vêtements. Ces gens ne sont pas des Mandchoux, mais des Chinois du Sud, émigrés dans les provinces du nord. Je n'ai vu parmi eux qu'une seule femme, espèce de vieille sorcière, qui paraissait être la patronne de ce caravansérail.

Les poissons sont si abondants en cet endroit que le silence de la nuit est troublé par le clapotement de l'eau agitée par leurs nageoires.

Rentrés à bord, nous sommes accueillis par des nuées de moustiques qui nous interdisent tout repos ; heureusement la marche du bateau ne tardera pas à les disperser. Le capitaine, vu le beau temps, se décide à continuer sa route, sans attendre le jour ; seulement, par mesure de précaution, il fait fermer les hublots ; car il arrive souvent que le lac, sans abri contre la tempête, est très mauvais. Notre bateau est si petit, que la traversée, alors, n'est pas sans présenter quelque danger. Aujourd'hui, il n'y a rien à craindre, pas même le mal de mer : la surface de l'eau est unie comme une glace.

Le lac Khanka, dont le nom chinois *Khan-kaï* veut dire « mer intérieure », est une nappe d'eau, en forme de losange aux angles arrondis, mesurant environ 100 kilomètres du nord au sud, sur 60 de l'ouest à l'est. Sa superficie approximative est de 3000 kilomètres carrés, soit cinq fois et demie celle du lac de Genève. En Europe, ce serait un très grand lac, mais en Sibérie, où tout est immense, il ne produit pas le même effet. En dépit de son nom, on ne peut guère le considérer que comme une simple inondation permanente, car sa profondeur, en aucun endroit, n'est supérieure à quelques mètres. Sur

la côte septentrionale appartenant à la Chine, un étroit cordon de sable, que suit la route de poste, continue exactement la courbe du rivage, et sépare le Khanka d'un autre lac beaucoup plus petit, le Dobouka, long de 32 kilomètres et large de 5. Élisée Reclus, dans sa Géographie universelle, explique la formation de cette flèche et sa disposition régulière en arc de cercle, par l'action des vents du sud qui soufflent pendant une grande partie de l'année ; ceux-ci forment à la surface de ce bassin peu profond une houle constamment dirigée vers le nord, qui entraîne avec elle les sables du fond et dessine avec netteté le contour circulaire des plages. Ces sortes de flèches tracées avec une précision géométrique, sont communes sur le littoral de l'Océan, où les vents viennent habituellement d'un même côté de l'horizon ; mais on n'en voit que de rares exemples sur le bord de lacs relativement peu étendus.

Le Khanka, coupé par le 45e parallèle, se trouve par conséquent sous la même latitude que le centre de la France ; cependant il reste gelé pendant cinq mois de l'année, et la glace y atteint une épaisseur de 90 centimètres. Huit rivières ou ruisseaux viennent y aboutir par des embouchures marécageuses. La Soungatcha est son unique déversoir. Aucune ville n'existe aux abords du lac ; le point le plus important est Kamen-Rybolov, poste militaire sur la côte occidentale ; dix autres villages ou stations de poste sont disséminés sur les rivages.

A partir de Lon Mayo, point où nous sommes entrés dans le Khanka, la route de terre tourne au nord, à angle droit, et son développement, pour aller rejoindre Kamen-Rybolov, est encore de 148 kilomètres. Pour nous, le même trajet en diagonale de l'est au sud-ouest, à travers le lac, ne sera que de 75 kilomètres.

Au point du jour, le Khanka m'apparaît vers le nord,

semblable à la pleine mer. A l'ouest, on aperçoit des terres basses ; au sud et à l'est, de hautes collines boisées. Nous approchons rapidement de la rive occidentale ; on distingue déjà les maisons de Kamen-Rybolov, les unes éparses sur les hauteurs, les autres rangées le long du rivage. A six heures, nous sommes arrivés : nous avions mis cinq jours et quelques heures pour franchir cette nouvelle étape de 850 kilomètres,

CHAPITRE XVIII

DE KAMEN-RYBOLOV A VLADIVOSTOK

28 juillet-2 août.

Kamen-Rybolov. — La dernière étape. — Le désert de Mandchourie. — Nikolsk et Razdolnoï. — Le fleuve Souifoun et la baie de Pierre-le-Grand. — Arrivée à Vladivostok.

Si l'on se reporte à la carte qui accompagne ce récit, on verra que, comparativement à l'énorme distance qui sépare Saint-Pétersbourg de la mer du Japon, le chemin qui me restait à faire était bien peu de chose. J'avais accompli déjà les quatre-vingt-dix-huit centièmes de la tâche que je m'étais imposée; les deux derniers centièmes étaient représentés par un trajet de 153 kilomètres par terre, et de 92 par eau. J'avais toujours considéré qu'à Strétensk la partie difficile de mon voyage serait terminée. Je savais bien que ma navigation sur les rivières devait être encore une fois interrompue; mais, après les milliers de verstes que je venais de faire en tarantass, je regardais cette lacune comme insignifiante. Du reste, on m'avait assuré que le service de la poste était très bien fait en Mandchourie, et que je passerais du Khanka sur le Souifoun en moins de vingt-quatre heures. On verra bientôt si ces prévisions devaient se réaliser.

Il n'est plus question maintenant de tarantass. On doit

se contenter d'une voiture beaucoup plus petite et plus incommode, la *téleska*, charrette à quatre roues et à essieux de bois, que la poste fournit, et dont il faut changer à chaque station : c'est ce que l'on appelle voyager en *pérécladnoyé*.

Jusqu'à présent, j'avais toujours trouvé à parler français; je n'étais donc pas beaucoup plus fort sur la langue russe qu'à mon départ de Paris, et je ne pouvais guère songer à me risquer seul sur la route, ce qui m'était du reste impossible pour l'instant. En effet, lorsque je descendais l'Amour, on m'avait assuré que, plus loin, le *podorojné* devenait inutile. Confiant dans ce renseignement, j'avais négligé de me munir de cette pièce à Khabarovka, et maintenant j'apprenais que, sans elle, je n'aurais pas de chevaux à la poste. Il est vrai que le chef de la police de Kamen-Rybolov aurait pu me délivrer aussi un podorojné; mais justement, ce fonctionnaire s'était absenté, et j'étais obligé d'attendre son retour.

Le capitaine, auquel j'avais conté mon embarras, m'avait dit que, parmi ses passagers, il n'y avait que le pope qui n'eût pas de compagnon de route. Désireux de me venir en aide, il lui proposa de m'accepter comme *papoutchik;* mais celui-ci lui répondit sans détour : « Que le Français se tire d'affaire comme il pourra, je ne veux pas de lui. » Depuis mon entrée dans l'empire russe, je m'étais trouvé en contact avec bien des gens, appartenant à toutes les classes de la société ; mais, si j'ai eu parfois à me plaindre, sous un autre rapport, d'un maître de poste ou d'un gargotier, je dois dire que tout le monde avait été convenable et poli. C'était la première fois qu'on agissait autrement avec moi, et c'était un membre de l'Église orthodoxe, qui faisait exception à la règle générale. A ses yeux, je n'étais qu'un hérétique ; c'est

probablement dans ce sentiment qu'il faut chercher le motif, sinon l'excuse, de son refus.

Mme Akimova, en sa qualité de femme d'officier, avait un podorojné du gouvernement ; elle voyageait avec son fils Victor, bambin de six ans, et un jeune domestique. Voyant que j'allais rester seul, elle voulut bien me proposer de l'accompagner. J'acceptai cette offre avec reconnaissance. Nous convînmes de prendre deux voitures. Mme Akimova, son petit garçon et moi trouverions place dans la première; Sacha[1] (c'était le nom du domestique) suivrait dans la seconde, avec les bagages. Ce dernier fut aussitôt dépêché à la recherche de chevaux dans le village. Il ne fallait pas compter pour l'instant sur ceux de la poste, le service des dépêches ayant déjà fait le vide dans les écuries du smotritiel, qui, sur cette route, n'entretient que quatre troïka ; enfin, d'autres passagers, ayant également un podorojné officiel, étaient inscrits avant nous. Au bout d'une heure, Sacha revint nous dire qu'il avait trouvé des gens se chargeant de nous conduire à Nikolsk, moyennant 35 roubles ; de là, je n'aurais plus que deux stations à franchir pour atteindre le fleuve Souifoun. Les choses paraissaient s'arranger assez bien; mais, dans ce pays, on ne peut compter sur rien. Le prix avait été accepté de part et d'autre ; le marché paraissait conclu, mais voilà qu'au moment de charger les bagages, ce n'est plus 35 roubles que ces gens demandent, mais bien 50. Mme Akimova refuse et, de guerre lasse, nous retournons à la station, où l'on nous fait espérer des chevaux pour huit heures du soir.

Cette affaire réglée, j'allai rendre visite au lieutenant-colonel Vinikoff, commandant la cavalerie cosaque, que l'on m'avait dépeint comme un homme aimable et pou-

1. *Sacha,* nom familier, diminutif d'Alexandre.

vant m'être utile. Cette fois, on ne m'avait pas trompé. J'arrivai chez lui au moment où il allait se mettre à table, avec trois autres officiers ; il m'engagea sans cérémonie à partager leur repas, et j'acceptai de même. Mon hôte avait oublié quelque peu son français. Par bonheur, un des convives, M. Pavliankoff, s'exprimait très facilement en cette langue, et, par son intermédiaire, nous pûmes échanger nos idées. Je passai, en l'excellente compagnie de ces messieurs, deux heures qui me parurent bien courtes. On me dit que nous avions très bien fait de ne pas partir avec les paysans ; ces gens, peu soucieux de tenir leurs promesses, auraient d'abord exigé un fort acompte, puis nous auraient abandonnés en route.

Après le dîner, M. Pavliankoff m'emmena chez lui et me fit voir, au milieu d'armes diverses et de trophées de chasse, un curieux fusil à mèche, pris dans une récente expédition contre les Khoungouses, brigands chinois, organisés en bandes composées d'un ramassis de gens sans aveu, qui dévastent les frontières et sont la terreur des paysans. Ils ont pillé et brûlé tous les villages, massacré les habitants paisibles, et dépeuplé le pays. Quelquefois ils se hasardent sur le territoire russe. Le gouvernement chinois, impuissant à les détruire, a autorisé ses voisins à les poursuivre au delà de la frontière.

L'année dernière, M. Pavliankoff, accompagné de quelques Cosaques, est allé jusqu'à la ville mandchoue de San-sin-tchen, sur le Soungari, à 150 kilomètres au nord-ouest du lac Khanka. Pendant cinq jours, il a dû traverser des forêts désertes, sans chemin frayé, et n'a pas rencontré un seul habitant. Il estime la population de la ville à 25 000 âmes. Il se plaint d'avoir été logé dans un taudis et mal reçu par le commandant chinois, qui cependant avait été précédemment très bien accueilli

par les Russes, dans une visite qu'il avait faite à Kamen-Rybolov. Enfin il a dû se retirer sans pouvoir accomplir sa mission, qui était d'acheter du bétail. Il est juste d'ajouter qu'alors il était fortement question de guerre entre les deux empires, et que les autorités chinoises ne devaient pas voir d'un bon œil un officier venu, il est vrai, dans un but pacifique, mais dont le voyage ressemblait singulièrement à une reconnaissance en pays ennemi.

Kamen-Rybolov est la résidence d'un colonel d'infanterie qui a le commandement en chef des Cosaques de l'Oussouri et de toutes les troupes régulières et irrégulières éparses, entre Possiet et Khabarovka, sur une ligne frontière dont le développement est de 1200 kilomètres. C'est un service excessivement pénible pour les officiers, obligés à de fréquents déplacements dans un pays dépourvu de voies de communication, et dont on mesure les distances par centaines de verstes.

L'uniforme des Cosaques diffère peu de celui des autres troupes russes. Ils portent la tunique, le pantalon et la casquette de drap vert sombre, rehaussé d'une large bande jaune pour la cavalerie, et d'un simple filet de la même couleur pour l'infanterie. En grande tenue, ils ont tous le *papak*, espèce de kolbach en poil d'agneau noir frisé. Les cavaliers ne se servent pas d'éperons, et leurs chevaux ne sont ferrés que s'ils ont le sabot défectueux ou délicat, ce qui s'explique par ce fait que le terrain, sur lequel ils sont appelés à opérer, est presque toujours couvert d'herbes et sans cailloux. Ces chevaux sont petits et laids; mais ils demandent peu de soins, et offrent une résistance extraordinaire à la fatigue et à la rigueur du climat. Quant aux hommes, ils sont, comme tous les soldats de l'armée russe, grands et fortement constitués. Au premier abord, on reconnaîtrait

difficilement le Cosaque légendaire, tel qu'on est habitué à se le figurer d'après les récits des guerres du premier empire. Mais ces mêmes gens qui, à pied, vous font l'effet de paysans à peine dégrossis, de véritables lourdauds, sont transfigurés dès qu'ils montent à cheval. Non seulement ce sont d'excellents cavaliers, manœuvrant en bon ordre, mais encore ils font preuve d'une agilité incroyable, et accomplissent, sur leur monture disproportionnée à leur taille, mais pleine de feu, de véritables tours de force.

Dans la première partie de mon voyage, ayant eu peu à souffrir des moustiques, j'avais négligé de me munir d'un masque de crin, objet de première nécessité pour le voyageur qui traverse la Sibérie en été. Un des passagers du bateau, le *revisor*[1] Tumen, qui se rendait à Vladivostok, m'avait fait voir un vêtement spécial à l'aide duquel il pouvait défier les attaques des terribles moucherons. Il l'avait acheté à Irkoutsk : c'était une chemise en grosse toile, aux manches terminées par des gants épais, et dont la partie supérieure formait une sorte de casque hermétiquement fermé et garni d'une toile métallique par devant. Cet appareil protecteur me rappelait ceux du même genre dont se servent, dans nos campagnes, les gens qui recueillent le miel des ruches d'abeilles. Je n'avais pas l'espoir de trouver dans un simple village une chose aussi compliquée ; je me serais contenté volontiers d'un masque. Mes recherches furent vaines ; dans les trois ou quatre boutiques de l'endroit, je ne pus même pas me procurer un lambeau de mousseline ou de toute autre étoffe propre à servir de moustiquaire.

De même que ces jours derniers, la chaleur est très forte. Je vais faire la sieste au bord du lac, à l'ombre d'un

1. Vérificateur ou inspecteur des finances.

buisson. Non loin de là, des baigneuses prennent leurs ébats. Fidèle à mes habitudes, je ne tarde pas à imiter leur exemple. L'eau du Khanka est si peu profonde que je m'avance à plusieurs centaines de mètres de la rive, sans perdre pied.

Kamen-Rybolov veut dire en russe « pierre des pêcheurs ». Ce nom, avant d'être donné au village, appartenait autrefois à un rocher isolé qui se dresse sur le rivage, à peu de distance des dernières maisons. Je ne sais pas s'il y a des pêcheurs ici, mais je n'ai pas aperçu une seule barque. Cette immense nappe d'eau, infinie comme la mer, mais trouble et jaunâtre, est absolument déserte. Seul, notre petit steamer est ancré à l'extrémité d'une longue série de tas de cailloux reliés entre eux par d'étroites planches, ébauche d'une grossière jetée qui le rattache à la terre ferme. Cependant, le panorama que l'on découvre du haut de la colline où sont disséminées les casernes et les habitations des officiers, ne manque pas d'une sorte de grandeur mélancolique.

A la tombée de la nuit, nous partons dans deux petites charrettes découvertes, attelées chacune de deux chevaux. Au commencement, je ne suis pas fâché d'entendre de nouveau le joyeux carillon de nos clochettes. La route est bonne, et gravit sans difficulté les pentes gazonnées qui conduisent à un camp installé sur les hauteurs dominant le fleuve.

Le bien-être que j'éprouvais ne fut pas de longue durée. Avec l'obscurité, les moustiques arrivent en bataillons serrés. C'est en vain que je cherche à me garantir, en m'enveloppant la tête d'un épais foulard ; assailli de tous les côtés à la fois, je suis cruellement piqué au cou, au visage, aux mains, aux poignets, aux jambes. J'ai beau faire un carnage horrible ; l'ennemi se renouvelle sans cesse ; j'ai la figure enduite de leurs débris visqueux et

sanguinolents, à un tel point qu'un instant je l'ai crue mouillée par l'eau de pluie. Quelle heure terrible j'ai passée ainsi ! Jamais je n'avais enduré un supplice pareil.

A dix heures, nous arrivons à une misérable station; pas de chevaux. M. Tumen est là, avec son employé et deux autres officiers ; ils ne pourront partir que demain. En attendant, ils cèdent à M[me] Akimova l'unique divan de l'établissement, et nous nous installons tous par terre dans la même pièce. Les moustiques tourbillonnent contre les murs et font entendre leur musique infernale. Au dehors, où j'ai espéré un instant que je serais moins mal, il en est de même. Une lanterne allumée les attire; ils viennent se brûler à la flamme, et leurs cadavres amoncelés forment une couche épaisse de plusieurs centimètres.

29 *juillet.* — J'ai passé une nuit atroce, luttant sans cesse contre l'invisible ennemi qui, malgré serviette et mouchoirs ramenés sur ma tête, trouvait toujours le moyen de s'introduire dans la place. J'ai fermé l'œil, mais je n'ai pu dormir un instant et j'ai certainement eu la fièvre; étouffant de chaleur, si j'entr'ouvrais ma couverture pour aspirer une bouffée d'air, les affreux insectes pénétraient aussitôt par cette brèche ouverte. Vers six heures, leur acharnement s'est ralenti; à sept heures, les hostilités ont cessé. Nos bourreaux, alourdis et gorgés de notre sang, se tiennent immobiles le long des murailles où nous nous donnons la tardive satisfaction de les écraser par milliers.

Nos compagnons d'infortune viennent de partir; nous restons seuls à la station, où l'on ne peut nous fournir que du pain noir et de l'eau. Sur la foi des renseignements qui m'avaient été donnés, je croyais que mon voyage durerait au plus une journée et j'avais négligé de

me munir de provisions. De son côté Mme Akimova, qui avait télégraphié son arrivée à son mari, espérait que celui-ci viendrait au-devant d'elle, et avait commis la même imprudence. Heureusement ni le thé, ni le sucre ne nous manquaient, et je retrouvai fort à propos, dans ma valise, quelques tablettes de chocolat achetées à Irkoutsk.

On nous dit toujours qu'il n'y a pas de chevaux, et je viens d'en compter quatorze à l'écurie; c'est à n'y rien comprendre. Enfin à midi, on consent à nous en donner, mais trois seulement, et pour une seule voiture. Nous partons les premiers; Sacha reste avec les bagages et nous rejoindra plus tard.

La station que nous venons de quitter n'était qu'une simple cabane isolée dans le désert. Un peu plus loin, nous apercevons quelques maisons, sur la gauche de la route. Ce second relai est de 28 verstes. Le reste du pays est complètement inhabité, et présente toujours le même aspect, ondulé, aux larges horizons découverts parsemés de quelques bouquets de bois : c'est le steppe infini, avec une végétation herbacée exubérante et des fleurs partout.

Le temps est couvert; la pluie menace; le vent souffle avec violence. Tant mieux, nous n'aurons pas de moustiques.

A quatre heures, nous arrivons à une station encombrée de voyageurs et de bagages; quand je dis une station, je m'exprime mal : c'est un taudis comme je n'en ai jamais vu, véritable hutte de sauvages, à peine couverte de paille. C'est pourtant là que nous devrons rester, Dieu sait pour combien de temps! La réponse ordinaire, *niéto lochadié* [1], ne m'a nullement surpris; le contraire m'eût

1. Il n'y a pas de chevaux.

fort étonné. Le maître de poste est digne de sa misérable demeure. Il se soucie bien de ses voyageurs : assis par terre, devant sa porte, il mange à la gamelle avec deux ou trois de ses yemstchik; puis, vautré dans la poussière, il se fait pouiller par sa femme. La fameuse lettre du ministre de l'intérieur devait produire sur lui d'autant moins d'effet que ce singulier fonctionnaire ne savait pas lire! On m'expliqua, en manière de circonstance atténuante, qu'il venait d'arriver de la Petite-Russie, et n'était pas encore au courant du service.

Cependant cette route de poste est très fréquentée. La proximité de Vladivostok, les bateaux à vapeur du Souifoun et de l'Oussouri, amènent de nombreux passagers. Je viens de souhaiter bon voyage à un officier qui se rend à Saint-Pétersbourg, accompagné de sa femme ; ils ont profité de nos chevaux de retour et paraissent fort satisfaits de rentrer en Europe.

Autour de moi, tout le monde dort ou baye aux corneilles. Des enfants joufflus, bien portants et qui seraient fort gentils, s'ils n'étaient pas aussi sales que les cochons noirs avec lesquels ils fraternisent sur les tas de fumier et dans les fossés du chemin, grandiront comme leurs parents dans l'ignorance et la misère, sur une terre qui, avec un peu de travail, leur donnerait un bien-être, que ceux-ci, du reste, ne désirent même pas; car, en véritables sauvages qu'ils sont, ils ne se font pas l'idée d'une autre existence.

Sacha ne venant pas, je vais faire une promenade sur une hauteur, d'où l'on découvre un coin du lac Khanka. Chemin faisant j'observe de grands papillons, aux plus riches couleurs, et je fais une abondante moisson de fleurs superbes, clochettes bleues, croix de Jérusalem, lis variés et bien d'autres espèces que je rencontre pour la première fois.

A mon retour, je me trouve en présence de trois Coréens qui viennent d'arriver à pied, sac au dos et une longue pipe à la main; ils sont chaussés de sandales en corde tressée, et portent de très larges pantalons de toile blanche, avec une blouse de la même couleur. Leurs cheveux sont relevés et attachés au sommet de la tête; ils sont coiffés d'un chapeau de paille de forme conique. Par leur type de physionomie comme par leur costume, ils diffèrent complètement des Chinois. Bien que les lois de leur pays défendent l'émigration sous peine de mort, le nombre de Coréens établis sur le territoire russe est de plusieurs milliers, et tend sans cesse à augmenter. Ce sont, en général, des gens travailleurs et industrieux; leur présence ne peut que contribuer au développement des ressources du pays.

La nuit vient, sans apporter aucun changement à notre situation. Un morceau de pain du pays[1], de première qualité, celui que les paysans appellent blanc, mais qui, en réalité, est couleur brun foncé, et un pot de lait que nous finissons par obtenir, à huit heures du soir, apaisent la faim qui commençait à me tourmenter sérieusement.

Les autres voyageurs sont partis, nous laissant la jouissance exclusive d'un réduit étroit et malpropre. Mme Akimova est souffrante et se plaint; quant au petit Victor qui a dormi toute la journée, il est maintenant de joyeuse humeur, ne cesse de chantonner et de parler tout seul. Les moustiques reviennent à la charge, accompagnés par d'autres insectes qui, dans le jour, trouvaient un refuge assuré dans des hardes suspectes et des fourrures puantes suspendues au plafond. Des blattes, appe-

1. Le pain noir, *tchorni khleb*, est fait avec de l'orge. Beaucoup de Russes le préfèrent au pain blanc, et, sur les meilleures tables, on en sert un petit morceau à chaque convive.

lées ici *taracanes*[1], sortent en bataillons serrés de toutes les fissures du plancher et courent partout. A minuit, le pope et deux autres voyageurs font irruption dans notre tandis. Ces messieurs allument le samovar, causent longuement et bruyamment. Les mouches, réveillées par la lumière, recommencent à faire entendre leur bourdonnement. Le tableau est complet; le lecteur jugera s'il est possible de dormir dans ces conditions.

A deux heures du matin, Sacha arrive enfin, ramenant les bagages. Au point du jour, lever général; comme tout le monde s'est couché tout habillé sur le plancher, la toilette est bientôt faite. Nous avons des chevaux; cette nouvelle seule me fait oublier ma fatigue et deux nuits sans sommeil; nous avons même plus de chevaux qu'il ne nous en faut, car le maître de poste, qui n'est pas si novice qu'il en a l'air, nous persuade d'en prendre six au lieu de quatre, prétextant le mauvais état de la route et un marécage difficile à traverser, ce qui était, comme je l'ai vu plus tard, un affreux mensonge. En réalité, le chemin était très bon, sans eau, et le relai très court, 15 verstes seulement.

Nous procédons au transbordement et à l'installation de mes bagages, et de ceux de Mme Akimova. Ces derniers se composent d'un nombre fabuleux de boîtes, de caisses,

1. *Blatta orientalis*. Ces insectes sont connus à bord des bateaux à vapeur sous le nom vulgaire de cancrelas. Il faut bien se garder de les écraser, car, alors, ils ne sont que trop vengés par l'odeur que répand leur cadavre. Malgré leur assez grande taille et leur aspect dégoûtant, ils passent pour inoffensifs. Ce n'est pas toujours exact : je sais par expérience que l'espèce qui pullule en Sibérie s'attaque parfois à la peau humaine, et de préférence à celle des mains; elle en ronge la surface, mais si légèrement que, sur le moment, on ne ressent aucune douleur. On ne s'en aperçoit que le lendemain, à la vue des traces que ces insectes ont laissées de leur passage. Quand on soupçonne leur présence quelque part, il est bon de coucher avec des gants.

de sacs et de cartons, de toute forme et de toute grandeur. Une batterie de cuisine complète, des cuivres mal emballés et des objets de literie incomplètement ficelés, font ressembler nos deux équipages à ces charrettes de déménagement qui, le jour du terme, transportent à Paris le mobilier des pauvres ménages. Nous prenons place nous-mêmes sur cet amas hétéroclite de colis divers, et nous voici encore une fois en route. A chaque station, il nous faudra procéder à la même opération.

A sept heures, nos cochers s'arrêtent devant une maison, isolée comme les précédentes au milieu du désert; mais au moins, celle-ci est toute neuve et son aspect me donne confiance; sentiment, hélas! bien éphémère, et qui ne fut nullement justifié. A la station précédente, nous avions eu un mauvais maître de poste : ici, il n'y en avait pas du tout. Une fille, que nous parvînmes à découvrir après de longues recherches, nous apprend qu'elle ne peut nous donner de chevaux, et que le maître de poste est parti hier pour escorter les dépêches. Quand reviendra-t-il? Elle n'en sait rien.

Mme Akimova, qui en véritable Russe ne s'étonne de rien, a bientôt fait de prendre son parti : elle profite de ce temps d'arrêt pour aller dormir. Je voudrais pouvoir en faire autant; mais pour cela il me faudrait du calme, et tout ce que je vois depuis deux jours n'est pas fait pour m'en donner. Je vais faire un tour au dehors, à la recherche d'un endroit propice, pour prendre au moins un peu de repos, à défaut du sommeil qui me fuit. Une douzaine de chevaux errent en plein soleil aux alentours de la station, harcelés par les taons qui s'attachent à leurs flancs, et cherchant, comme moi, un abri qui leur manque : ces pauvres bêtes font pitié.

Enfin, je parviens à trouver un coin d'ombre, sous le toit d'un petit bâtiment isolé. Je m'y installe et je dé-

charge ma mauvaise humeur sur mon carnet de notes. Le poulailler sur lequel je suis perché sert aussi à renfermer des grains, mais avec si peu de précautions, que poules et rats sont à même les tas de blé, et peuvent s'en rassasier impunément : nouvel exemple de l'incurie de ces gens, laissant perdre ainsi, faute des soins les plus élémentaires, une denrée qu'ils n'ont pas eu même la peine de récolter, mais coûtant très cher à l'État qui la leur fournit.

On trouvera sans doute que j'insiste beaucoup sur des détails peu importants. Il est probable que si j'avais prévu tous ces retards et ces ennuis, je ne les aurais pas ressentis aussi vivement; mais j'avais été si mal renseigné que la désillusion était d'autant plus grande. L'optimisme ou plutôt l'indifférence des Russes, était pour moi un sujet de perpétuel étonnement; ils trouvaient tout ce qui se passait fort naturel, et il ne leur semblait pas qu'il pût exister un autre état de choses. Il faut le dire aussi, je commençais à être las de cette interminable traversée de Sibérie; depuis plus de deux mois, je n'avais pas couché dans un lit, je ne me nourrissais guère que de thé et de lait, enfin j'étais fatigué, non pas physiquement, — jamais je ne me suis mieux porté, — mais moralement. J'aspirais à un changement; j'entrevoyais le Japon, si rapproché sur la carte, et voilà qu'en trois jours je n'avais encore franchi que trois stations, avançant seulement de 60 verstes. J'étais irrité d'avoir traversé presque tout l'ancien continent, pour perdre aussi misérablement mon temps, si près du but. Il y avait des moments où la patience m'échappait, et où je sentais que j'allais devenir injuste. En un mot, j'éprouvais un sentiment général de lassitude; et, si je reviens souvent sur ces péripéties, vulgaires si l'on veut, peu dramatiques assurément, c'est que, dans mon esprit, le récit que j'en

fais peut contribuer à donner une idée exacte du pays.

Je crois bien que j'ai dormi un peu dans mon grenier. Dans l'après-midi, chassé par la faim, je retourne à la station. La situation vient d'entrer dans une phase nouvelle. Mme Akimova, qui paraissait tout à fait malade ce matin, a repris, grâce à quelques heures de sommeil, sa figure souriante. Elle me raconte que, le maître de poste ne revenant pas, elle a pris le parti d'envoyer son domestique à la découverte de son mari. Le brave garçon est parti à pied; il a 40 verstes à faire pour arriver à Nikolsk. M. Akimof sera prévenu ce soir ; sa femme espère qu'il pourra venir cette nuit même, et que, grâce à lui, nous sortirons enfin de cette impasse. De plus, elle a réussi à nous faire préparer un festin magnifique : un plat de pommes de terre cuites à l'eau, que nous mangeons aussitôt au gros sel, en buvant du thé.

Par malheur, il est difficile de rester à la station, où l'on est dévoré par les mouches. On ne peut ni les chasser, ni renouveler l'air, attendu que les fenêtres ne s'ouvrent jamais ; elles sont scellées à la muraille, selon la coutume peu hygiénique du pays.

Sur ces entrefaites, arrive un officier venant de Vladivostok. Il m'apprend que, dans cinq ou six jours, un vapeur partira pour la Chine. Puisse-t-il dire vrai ! J'ai été tant de fois trompé que je suis devenu bien incrédule.

Il nous raconte aussi que, depuis la veille, les dépêches sont embourbées dans un marécage, à 6 verstes d'ici ; il a vu le maître de poste qui est allé prêter main-forte pour essayer de les dégager. M. Tumen se trouve également là-bas dans une situation assez critique, ne pouvant plus ni avancer, ni reculer. Ces nouvelles ne sont pas rassurantes ; cependant, puisque cet officier a passé, j'espère que M. Akimof trouvera bien le moyen d'en faire autant pour rejoindre sa femme.

D'autres voyageurs arrivent de Kamen-Rybolov; la station est encombrée; impossible de dormir, et pour les mêmes causes que les nuits précédentes.

Enfin, au point du jour, notre libérateur apparaît. Après les premiers épanchements conjugaux, M[me] Akimova me présente à son mari. Le capitaine Akimof est Sibérien, né à Tomsk. C'est un homme d'une trentaine d'années, de taille moyenne, à la barbe blonde, au regard franc et sympathique. Il ne parle pas français, mais il ne m'en fait pas moins un accueil très cordial, et m'invite à partager les vivres qu'il a eu la bonne idée d'apporter avec lui.

Nous partons bientôt. J'occupe une place dans la première voiture, avec les deux époux et leur petit garçon. Sacha, qui est revenu avec le capitaine, suit dans la seconde, avec le gros bagage.

Une heure après avoir quitté la station, nous arrivons au fameux passage. Comme je ne vois devant nous aucun attelage embourbé, j'ai bon espoir. Effectivement, nous parvenons à nous en tirer, mais au prix de combien de temps et de quels efforts ! Nos chevaux exténués, incapables de rendre aucun service, finissent par s'abattre dans la vase ; ils ont beaucoup de peine à maintenir leur tête au-dessus de la boue, qui les suffoque. Il faudrait alléger la voiture, mais comment descendre au milieu de ce marais, où l'on enfonce jusqu'à la ceinture? Enfin, on nous amène un autre cheval que nous montons à tour de rôle pour aller gagner un terrain plus solide ; puis on procède au débarquement et au transport de tous les colis, ce qui n'est pas une petite affaire. Les hommes qui viennent à notre aide font ce que les animaux n'avaient pas pu faire; moitié dans l'eau, moitié dans la vase, ils s'attellent aux voitures vides et, tout en tirant, soulevant et poussant, finissent par les amener sur la bonne route,

où nous nous trouvons fort heureux de rouler de nouveau, après un retard de deux heures seulement. Ce méchant petit ruisseau, qui nous a donné tant de mal, serait bien facile à dompter, une fois pour toutes, si on lui creusait un lit et si on construisait un pont par-dessus. Sous la direction d'un ingénieur, les mêmes hommes qui viennent de dépenser tant de force et d'énergie, auraient bientôt fait d'exécuter un travail durable. Mais, aux yeux des Russes, la route de poste, du Khanka au Souifoun, n'étant que de 153 kilomètres, est regardée comme une bagatelle, un trajet tellement court qu'il ne vaut pas la peine que l'on s'en occupe; aussi négligent-ils d'y faire les travaux d'art les plus indispensables.

A la station suivante, qui se trouve dans un village, le premier que nous voyons depuis trois jours, le capitaine reprend son propre équipage qu'il y avait laissé la veille; il m'offre une place à côté de lui, et nous repartons tous ensemble pour Nikolsk, où nous arrivons sans autre incident, vers deux heures. Maintenant je n'ai plus que deux relais de poste, soit une quarantaine de verstes à franchir pour arriver au Souifoun. Comme c'est aujourd'hui dimanche, et que le bateau ne partira que mardi matin, M. Akimof me donne le conseil de rester ici, où je serai beaucoup mieux qu'à Razdolnoï; il répond que j'arriverai à temps pour m'embarquer ; demain, après un déjeuner auquel il me convie, il me donnera un sous-officier qui m'accompagnera jusqu'à Vladivostok. Il est logé si étroitement qu'il ne peut m'offrir une chambre ; mais il envoie des ordres pour que je sois bien traité à la maison de poste; on le voit, il était impossible d'être plus aimable.

Je savais que l'un des frères Ninaut que je n'avais pu rencontrer à Blagovestchensk, devait se trouver à Nikolsk où il s'occupait momentanément de photographie. On

m'indiqua sa demeure, et je fus assez heureux pour le trouver chez lui. S'il était le second compatriote[1] que je rencontrais depuis l'Oural, j'étais le premier qu'il eût vu depuis bien longtemps, à l'exception de son frère qui l'avait quitté quelques mois auparavant. Son accueil fut cordial et empressé. Ayant appris que mon bagage était à la poste, il l'envoya chercher aussitôt, m'épargnant ainsi la mauvaise nuit que j'y aurais passée infailliblement, malgré la recommandation du capitaine; car d'autres voyageurs étaient arrivés, et la place manquait. Puis, cette affaire arrangée, nous sortons pour voir le pays.

Nikolsk est une bourgade située dans la vallée du Souifoun, au bord de la petite rivière Soupontina. C'est un poste militaire important. Un fort ruiné, anciennement construit par les Chinois, lui donne l'aspect d'une place de guerre ; ce fort se compose de terre-pleins de 1000 pas environ sur chaque face, formant un immense quadrilatère qui renferme les casernes des soldats et de grands bâtiments d'administration, fort belles constructions de bois. On bâtit encore de nouveaux baraquements; Russes et Chinois travaillent ensemble, chacun se servant des outils de sa nation. Les femmes et les enfants des soldats sont cantonnés à l'intérieur du fort, et habitent une centaine de cabanes adossées aux remparts.

Un petit jardin mal tenu, où croissent plus de broussailles et de mauvaises herbes que de fleurs, entoure la maison du commandant. Je m'y repose quelques instants. Sous un kiosque, se fait entendre la fanfare des Cosaques, alternant avec des chœurs. La musique instrumentale était décidément mauvaise; les chants nationaux, en revanche, étaient exécutés avec ensemble, et j'éprouvais un réel plaisir à les entendre.

1. Le premier était M. Delescaut, professeur à Irkoutsk.

Rentrés dans le village, nous courons les magasins. Je voudrais profiter de mon séjour ici pour me faire confectionner une moustiquaire; mais je serai encore obligé de m'en passer, car nous ne trouvons aucune étoffe propre à cet usage. J'achète seulement quelques provisions pour les derniers jours de mon voyage : des saucisses fumées et de petits pains blancs. On vend aussi de la bière d'Odessa, mais elle ne vaut rien : avec l'apparence trompeuse du porter anglais, elle est fade et douceâtre, comme du jus de réglisse.

La petite ville de Nikolsk est fort intéressante par le mélange et la variété des types de ses habitants. On y voit des Russes, émigrés pour la plupart de la Petite-Russie, des Sibériens, des Mandchoux, des Chinois et des Coréens. Les populations qui composent ces trois dernières races sont souvent désignées en bloc sous le nom générique de *Manzas*. Voici l'origine de cette appellation qui signifie en chinois « hommes libres » ou plutôt « hommes en dehors des lois ». En 1861, après la cession à la Russie de la province du Littoral, le gouvernement chinois défendit à ses sujets d'aller vivre dans cette contrée avec leurs femmes, et rappela ceux qui s'y étaient déjà établis. Les riches et les hommes mariés rentrèrent en Chine avec leur famille; les autres restèrent, prirent des femmes dans le pays, et s'allièrent avec des vagabonds mandchoux ou coréens, bannis de leur patrie comme criminels. Les uns ont contribué à former les redoutables bandes de brigands connus sous le nom de Khoungouses, mais le plus grand nombre de ces gens, fixés définitivement sur le territoire russe, y gagnent paisiblement leur vie comme ouvriers ou comme colons.

Indépendamment de ces indigènes, on compte aussi, parmi les habitants de Nikolsk, deux ou trois Japonais et une vingtaine de Japonaises plus ou moins et jeunes

jolies, attirées, dans ces parages éloignés, par la présence d'une nombreuse garnison.

J'ai rencontré, chez les marchands russes, de jeunes commis habillés comme leurs patrons, mais que leur physionomie typique me désignait suffisamment comme appartenant à une race étrangère. C'étaient des Coréens, différents des Chinois en ce qu'ils n'éprouvent pas la même répugnance que ces derniers à adopter les habitudes et le costume européens. L'un d'eux, avec lequel j'ai lié conversation par l'intermédiaire de M. Ninaut, m'a engagé à aller en Corée, m'affirmant que maintenant cela était permis aux étrangers. Je ne sais jusqu'à quel point cette assertion était exacte ; cependant il est positif que, dans ces derniers temps, le gouvernement coréen s'est beaucoup relâché de sa sévérité à ce sujet ; sa frontière ne serait plus inviolable comme autrefois. J'ai entendu parler, ici et à Vladivostok, de voyageurs européens qui auraient impunément pénétré dans le pays, pour y faire du commerce[1].

J'ai rendu visite à un riche Chinois, habitant la ville depuis une époque antérieure à l'occupation russe. Il n'a pas voulu obéir autrefois à l'ordre d'expatriation, et est resté ici avec sa famille. Il me reçoit avec force *tchin-tchin* (salutations), et m'offre une pipe tout allumée. Nous nous entretenons en anglais, langue qu'il parle couramment. Il me présente une de ses filles qui a été

1. Au moment où j'écris ces lignes (juillet 1882), on vient de recevoir la nouvelle que, grâce aux suggestions amicales des Chinois, un traité de commerce a été signé à Séoul, capitale de la Corée, entre le gouvernement coréen et celui des États-Unis. D'autres traités doivent être conclus prochainement avec les puissances européennes. La Corée est donc ouverte à l'heure qu'il est. Elle l'avait été déjà en 1880, mais en partie seulement, et au bénéfice exclusif des Japonais, qui avaient obtenu l'autorisation de venir trafiquer dans trois ports de la côte occidentale.

élevée à la russe et porte le costume européen, chose fort extraordinaire pour qui connaît l'attachement des Chinois aux coutumes de leurs pères. J'ai le regret de ne pouvoir faire mes compliments à cette jeune personne, du reste très gracieuse et réellement jolie, car je ne suis guère plus fort en russe qu'en chinois, et elle ne comprend que ces deux langues.

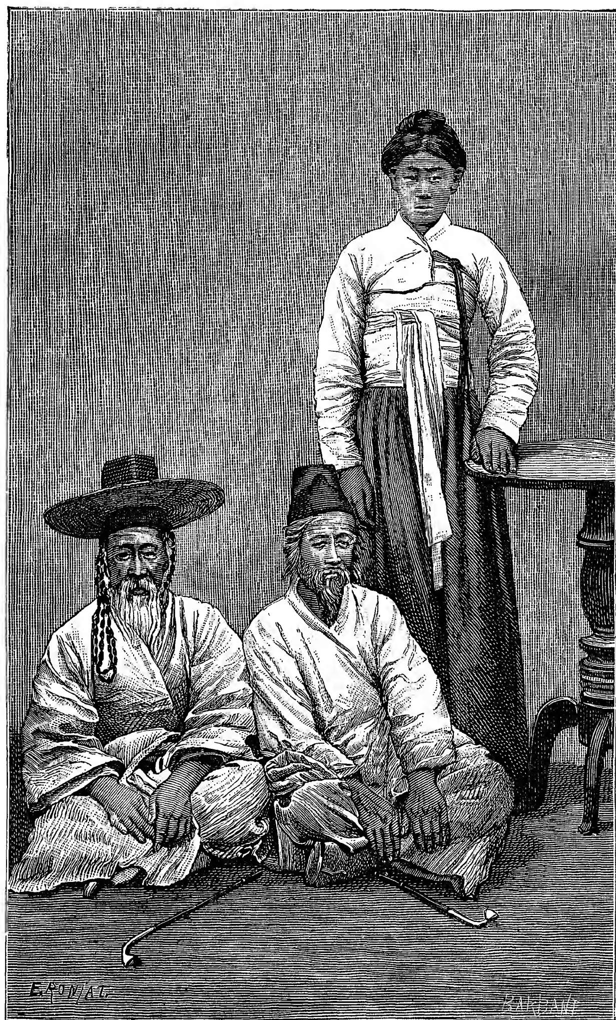
Autour du village, il y a d'assez nombreux jardins potagers. Partout le sol est excellent; mais il est facile de reconnaître les terrains appartenant aux Russes et ceux cultivés par les Chinois. Autant les premiers sont négligés et envahis par les mauvaises herbes, autant les seconds sont bien entretenus et irrigués avec soin; ils pourraient presque soutenir la comparaison avec les jardins maraîchers des environs de Paris.

Dans les rues, de petits chars aux roues pleines, attelés de bœufs, sont conduits par des paysans coréens; on les distingue facilement des Chinois, d'abord par leurs vêtements toujours blancs, c'est-à-dire qui ont dû l'être autrefois, car la malpropreté dans laquelle ils vivent en modifie singulièrement la couleur primitive; les Chinois, au contraire, s'habillent presque toujours de bleu. Les Coréens ont le visage plus allongé, le nez plus régulier et, à l'inverse de leurs voisins qui ont l'habitude de se raser la face, ils laissent croître une barbiche longue et peu fournie, qui leur pend au menton comme celle d'un bouc. Les mieux vêtus sont coiffés d'un singulier chapeau, rigide, aux larges bords et que l'on croirait fabriqué en fil de fer treillagé, tandis qu'il l'est réellement en crin, ce qui le rend d'une légèreté extrême. Cette coiffure est l'une des choses les plus extraordinaires que j'aie vues; son utilité est un mystère pour moi; car elle ne garantit ni de la pluie ni du soleil, et son ouverture est tellement étroite qu'elle ne peut se maintenir sur la

tête que si on la fixe à l'aide d'une courroie sur une coiffe spéciale. Peut-être ce chapeau n'a-t-il d'autre but que de protéger son porteur contre les nombreux insectes ailés qui, dans les mois de juillet et d'août, sont le fléau de ces régions.

La photographie a pénétré partout en Sibérie. Dans les plus misérables stations de poste, il était bien rare que je ne visse pas, suspendus comme ornement à la muraille, les portraits-cartes du maître de la maison ou des membres de sa famille. Dans toutes les villes, il y a un photographe; le plus souvent, c'est un Polonais exilé ou un Allemand. Les photographies ne sont pas précisément bonnes, et elles coûtent fort cher. Une épreuve, que l'on pourrait se procurer en Italie pour 1 franc, coûtera ici 2 roubles, soit cinq fois plus. M. Ninaut m'explique qu'il est obligé de faire venir directement d'Europe tous les produits dont il a besoin, que souvent ses marchandises, ayant à subir d'énormes différences de température, lui arrivent complètement avariées, et qu'enfin il lui faut augmenter ses prix pour compenser ses pertes. Toutefois, il m'offrit gracieusement, en qualité de compatriote, de me faire profiter d'une large réduction, et je passai la soirée à choisir, dans ses intéressants albums, une collection de vues et de types du pays, Goldes, Giliaks, Mandchoux, Coréens, etc., sans oublier les soldats cosaques, ses meilleurs clients. Puis, je me retirai dans mes appartements, ou pour mieux dire, j'installai ma couverture sur le plancher d'une petite pièce contiguë à la chambre de mon hôte, et qui lui servait à la fois de poulailler et d'atelier de photographie. J'y ai passé, du reste, une nuit excellente, l'une des meilleures et des plus calmes de mon voyage.

Le lendemain était le 1er août. Avant de quitter Paris, j'avais calculé avec soin mon itinéraire, d'après les ren-



Coréens et Coréenne.

seignements généraux de M. de Skatschkoff, les seuls qui se soient trouvés parfaitement exacts, et j'avais fixé, précisément à cette même date, mon arrivée probable à Vladivostok. Comme on le voit, je n'étais pas loin de compte; car maintenant, j'avais la certitude d'être rendu, le jour suivant, au terme de mon voyage en Sibérie.

Parfaitement reposé et désormais libre de toute inquiétude, j'avais oublié mes misères ; et, d'un jour à l'autre, j'étais passé à des sentiments bien différents. L'existence du voyageur est féconde en pareils contrastes. Le déjeuner du capitaine Akimof n'avait pas besoin d'être comparé à la diète forcée de ces jours derniers pour être jugé excellent : pâtés de gibier, conserves de fruits de Californie, champagne, xérès et bordeaux, me donnèrent la preuve qu'on peut faire, au fond de la Sibérie, d'aussi bons repas que partout ailleurs.

A trois heures seulement, je pris congé de mes aimables hôtes et j'allai serrer la main une dernière fois à M. Ninaut.

Le maître de poste, qui m'eût probablement refusé des chevaux si j'avais été seul, s'incline devant la volonté du capitaine et le podorojné du sous-officier qui m'accompagne. La voiture est attelée ; mon léger bagage est chargé ; nous partons, et bientôt, la petite ville de Nikolsk, où j'avais été si bien accueilli, n'existe plus pour moi qu'à l'état de souvenir.

Naturellement, mon nouveau compagnon ne parle pas un mot de français ; mais nous nous entendons assez bien par signes. Au commencement, la route traverse de grasses prairies, puis elle pénètre dans une épaisse forêt où les bouleaux blancs et noirs sont mêlés aux chênes, aux frênes, aux hêtres et à plusieurs espèces de noyers. Les arbres résineux ne se rencontrent plus

qu'exceptionnellement. Ces bois abondent en zibelines[1], dont les fourrures forment une branche importante du commerce d'exportation, et en cerfs, que les Chinois tuent uniquement pour se procurer leurs cornes, au moment où elles commencent à pousser; ce dernier article est envoyé dans l'intérieur de la Chine, où il se vend à prix d'or; on s'en sert comme remède dans certaines maladies. On y trouve aussi des faisans, des coqs de bruyère et des dindons sauvages. Enfin, le fameux ginseng[2] y croît naturellement. Les Chinois attribuent à sa racine des propriétés merveilleuses, et la nomment « la première des plantes ». Ils cultivent aussi le ginseng dans les hautes vallées de l'Oussouri, mais celui qu'on trouve à l'état sauvage est bien plus estimé.

Les hauteurs que nous avons devant nous appartiennent au système orographique de la chaîne du Sikhota, qui court parallèlement au littoral. Ce ne sont pas à proprement parler des montagnes, mais simplement un territoire largement ondulé, où la transition d'un bassin à l'autre est à peine sensible.

La frontière chinoise est à quelque distance sur la droite. Dans cette zone de pays, on a également à redouter les attaques des brigands et la rencontre d'un tigre. D'après les Russes, c'est le plus mauvais passage de toute la Sibérie. Je dois dire cependant que cette pensée me préoccupait fort peu, et que j'étais tout entier au plaisir de me sentir rapidement entraîné sur une bonne route, à travers une contrée éminemment pittoresque.

A six heures, on s'arrête devant une cabane isolée au

1. 20 000 peaux de zibelines sont vendues annuellement à Kharovka, à un prix qui varie entre 75 et 100 francs la pièce.

2. *Panax quinquefolium* de Linné; arbrisseau de la famille des araliacées.

milieu de la forêt. Cette station n'a rien qui la distingue des autres, je ne me rappelle même plus son nom ; mais je l'appelais depuis longtemps de mes vœux, et je la salue avec joie, car c'est ici que, pour la dernière fois, je changerai de chevaux. Tout compte fait, ce sera la cent trentième fois depuis mon entrée en Sibérie, ce qui, à raison de trois chevaux seulement pour chaque relai, me donne un assez joli total de 390 chevaux, à l'aide desquels j'aurai franchi une distance de 3240 kilomètres.

Une heure après, on sort des bois ; la route, devenue depuis quelque temps fort mauvaise, serpente dans les prairies marécageuses qui bordent la rive gauche du Souifoun.

A la nuit tombante, nous arrivons à Razdolnoï, pauvre village d'une douzaine de maisons, bâti sur une éminence d'où l'on découvre une vue superbe sur la belle vallée qui encadre le cours sinueux du large fleuve.

Une colonne de fumée s'élevant dans le lointain, au-dessus des arbres, indique la présence du petit vapeur qui partira demain avec le jour. Pour aller s'embarquer, il nous faut suivre, au milieu de l'obscurité, le long du rivage, un affreux chemin coupé de marais, et dont le vague tracé est indiqué seulement par de profondes ornières. Ces cinq dernières verstes enfin franchies sans accident, nous nous arrêtons en pleine prairie sur le bord d'une berge verticale. Une planche, longue de cinq à six mètres, et large au plus de cinquante centimètres, repose à l'une de ses extrémités et sans la moindre précaution, sur le sol humide et glissant, tandis que l'autre est placée simplement sur le bordage du bateau. C'est sur ce véritable casse-cou que voyageurs et bagages doivent s'embarquer, à la lueur d'une lanterne qui, par cette nuit noire, ne projette qu'une bien faible clarté.

Il ne manque pas cependant de beaux arbres sur le rivage, mais, depuis vingt ans que les steamers naviguent sur le Souifoun, on n'a pas eu l'idée de construire un simple débarcadère !

Je retrouve sur le *Souifoun* (c'est le nom du petit vapeur sur lequel je viens de monter), la plupart des passagers du *Soungatcha;* j'envie le sort du revisor Tumen qui, protégé par son masque et sa chemise de toile, le pantalon rentré dans les bottes, ét la ceinture liée par une courroie, défie les attaques des moustiques, et dort paisiblement.

Jetons un voile sur la nuit qui suivit ; elle ne fut pas longue d'ailleurs. A quatre heures du matin, le bateau s'est mis en route ; une fraîche brise s'est élevée, et n'a pas tardé à mettre en déroute l'armée des insectes maudits, qui m'avaient poursuivi avec le même acharnement, jusque sur les flots du Souifoun.

Vladivotsok n'est plus qu'à 100 kilomètres, mais le *Souifoun*, petit et ne tirant que deux pieds d'eau, est construit spécialement pour naviguer sur une rivière, large à la vérité, mais dont les eaux sont très basses en été; il ne pourrait tenir la mer. Aux deux tiers du trajet, à l'embouchure du fleuve, nous serons transbordés sur un steamer plus grand, qui nous amènera à destination. Ces deux vapeurs appartiennent à la marine impériale, et sont commandés par des officiers de la flotte. Ils sont affectés spécialement au transport des dépêches.

Le voyage de Razdolnoï à Vladivostok a cela de particulier, qu'il est entièrement gratuit; j'avoue que c'est la première fois que je navigue dans de pareilles conditions. Bien plus, si en dehors des jours de l'arrivée de la malle, des voyageurs télégraphient de Nikolsk au gouverneur de Vladivostok, les deux bateaux se mettent en mouvement pour aller les chercher. Enfin, et comme

si ce n'était pas assez, les passagers trouvent à bord les vivres et le couvert, toujours aux frais de l'État. En vérité, on n'est pas plus aimable ! On dirait vraiment que le tzar a voulu, par cette hospitalité courtoise, faire oublier aux voyageurs qui viennent de traverser son empire, les privations que les infortunés ont eues tant de fois à subir.

Le Souifoun, large d'abord de 3 à 400 mètres, en a plus du double lorsque nous arrivons, vers neuf heures du matin, à un endroit où l'on fait du bois, non loin d'une scierie de planches. Cet établissement, agréablement situé sur le rivage, appartient à M. Fédéroff, maire de Vladivostok ; lui-même monte à bord avec l'un de ses amis. Ces messieurs sont en costume de chasse ; ils rapportent une douzaine de canards et autres oiseaux d'eau, qu'ils ont tués la veille.

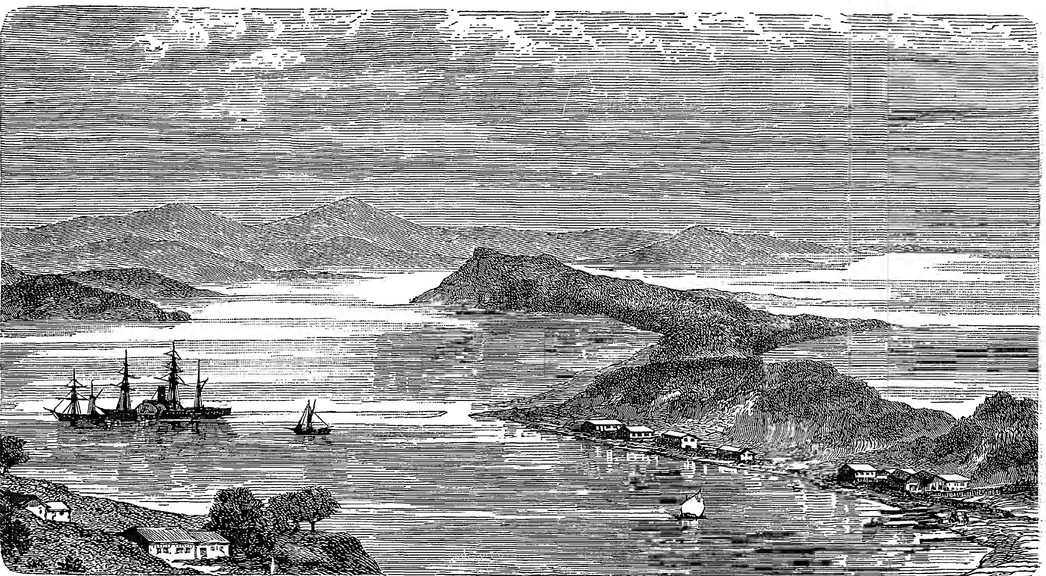
Peu après, le fleuve s'élargit dans des proportions considérables ; il mesure maintenant plusieurs kilomètres d'une rive à l'autre.

Nous voici au milieu des îles de son delta ; la houle commence à se faire sentir ; une ligne bleue paraît à l'horizon ; c'est la mer tant désirée, la mer que j'avais quittée l'année dernière, bien loin d'ici, à Cadix, et que je revoyais enfin, après l'une des plus longues traversées terrestres qu'il soit donné à l'homme d'accomplir. Il faut avoir été enfermé pendant longtemps au centre des continents, avoir, pour en sortir, voyagé nuit et jour, durant des mois entiers, pour comprendre toute la jouissance que j'éprouvais à la vue de l'Océan. Maintenant, je n'étais plus isolé, perdu dans les terres, sans communication avec le reste du monde. La sensation de l'éloignement venait de disparaître tout à coup ; il me semblait que j'allais arriver dans un port quelconque de la Méditerranée, à quelques journées des côtes de France.

Nous accostons le steamer *Amour*, qui nous attend au large. Le sous-officier qui m'accompagne me rend de réels services en veillant sur mes bagages, pendant l'opération du transbordement, rendue assez difficile par un roulis fortement accentué, et qui ne s'opère pas sans beaucoup de confusion. Enfin tout finit par s'arranger; le *Souifoun* retourne à son mouillage, et nous nous dirigeons vers la péninsule qui porte Vladivostok.

Le panorama est magnifique et me rappelle celui des grands fiords norvégiens. J'ai devant moi des terres montagneuses et capricieusement découpées, avec des archipels d'îles, d'îlots et d'innombrables écueils. Nous traversons le golfe de l'Amour, ramification de l'immense baie à laquelle les Russes ont donné le nom de Pierre-le-Grand, et les Anglais, celui de Victoria. On se rapproche rapidement de la côte opposée; bientôt nous doublons le promontoire qui commande l'entrée du Bosphore oriental, entre l'île de Kozakévitch et le continent; puis on tourne au nord, pour s'engager dans la baie de la Corne-d'Or qui, bien abritée et se creusant en demi-cercle, pénètre profondément dans les terres.

A deux heures nous mouillons devant Vladivostok, dont le nom en russe signifie « dominatrice de l'Orient ».



Vue prise sur la Corne-d'Or.

CHAPITRE XIX

DE VLADIVOSTOK A NAGASAKI

2-7 août 1881.

Deux jours à Vladivostok. — Adieux à la Sibérie. — *The Great northern Telegraph Company.*— A bord du *Store Nordiske.* — La côte occidentale de la Corée. — En vue du Japon

L'ancre n'avait pas encore touché le fond que déjà vingt *sampangs*[1] nous entouraient et qu'autant de Chinois, s'accrochant aux flancs du navire, cherchaient à en escalader le bordage, nous faisant, à grands renforts de gestes et de cris, leurs offres de service. Pour repousser cette nouvelle invasion de la race jaune, le commandant emploie un moyen fort simple et qui réussit toujours en pareil cas : un jet d'eau bien senti, dirigé sur les assaillants, les force à battre en retraite aussi vite qu'ils sont venus. Tenus désormais en respect par la pompe à incendie, ceux-ci se montrent plus calmes, et nous pouvons procéder au débarquement avec plus de tranquillité, sans être assourdi par leurs vociférations.

Il n'existe pas encore de quais à Vladivostok ; les bateaux mouillent assez loin du rivage, et ce sont des bate-

1. Nom que l'on donne, dans tout l'extrême Orient et principalement sur les côtes de Chine, aux embarcations légères qui vont chercher les passagers à bord des steamers.

liers chinois qui transportent à terre les passagers et les marchandises.

Le tumulte recommença sur le rivage; je ne pouvais employer, pour le faire cesser, le même moyen qu'à bord. Cependant mon sous-officier, dont j'appréciais de plus en plus les services, parvint à rétablir l'ordre et, après de longs pourparlers, ponctués de quelques gestes énergiques, nous partons pour l'hôtel, escortés d'une troupe de Chinois qui s'étaient mis dix pour porter mes bagages, alors que deux ou trois auraient suffi.

Bien que Vladivostok soit une ville d'une certaine importance et que, dans la belle saison, les navires amènent beaucoup d'étrangers de toutes les nations, il n'y existe qu'une seule auberge. Je ne qualifierai pas autrement cet établissement peu recommandable, quoiqu'il s'intitule pompeusement « Hôtel du Louvre ». Le Français qui l'exploitait est parti il y a quelques mois, et a été remplacé par un Polonais, M. Galetzki. La seule chambre à peu près convenable est occupée; il reste encore trois cabinets, dont l'installation est tout à fait insuffisante; partout les fenêtres sont condamnées, ou bien s'ouvrent sur un corridor, où des domestiques chinois dorment, quand ils ne font pas la cuisine. Cependant je m'aperçois qu'un Français a passé par là : j'ai un lit, tout petit il est vrai, une couchette d'enfant, en fer et avec un matelas épais de cinq centimètres, mais enfin c'est un lit, avec des draps et une couverture. Je pourrai donc maintenant me déshabiller pour dormir, chose qui ne m'était pas arrivée depuis plus de deux mois, le lit étant, en Sibérie, un mot vide de sens.

Deux Français habitent Vladivostok, M. Ménard, boulanger fournisseur de la marine, et M. Fabre, négociant ayant vécu longtemps au Japon et maintenant propriétaire d'une scierie de bois sur le Souifoun, un peu au-dessus de Raz-

dolnoï. Ce dernier se trouvait justement dans la salle à manger de l'hôtel, au moment où j'y arrivais ; je fus enchanté de le rencontrer, et je le priai de m'accompagner au télégraphe. J'avais hâte de remplir la promesse que j'avais faite à mon frère en le quittant. Il avait été convenu entre nous qu'aussitôt arrivé à Vladivostok, je lui enverrais une dépêche, et que ce simple mot, « arrivé », voudrait dire que j'étais en bonne santé, et que tout allait pour le mieux. Je supposais que, vu la distance, le tarif serait très élevé ; il n'en fut rien : je n'eus à payer que 77 kopeks par mot, soit pour cinq mots, adresse et signature comprises, la modique somme de 3 roubles 85 kopeks, un peu moins de 10 francs. Mon télégramme, parti le 2 août à quatre heures du soir, fut, comme je l'appris plus tard, remis à domicile, à Auxerre, le lendemain à dix heures du matin. Vladivostok étant par 130 degrés de longitude orientale, a 8 heures 40 minutes d'avance sur Paris ; même en tenant compte de cette différence, on verra que ma dépêche n'a mis que vingt-sept heures pour franchir une distance de près de 15 000 kilomètres.

La Grande Compagnie des Télégraphes du Nord, « *the Great northern Telegraph Company* », a son siège à Copenhague. Elle exploite, depuis 1871, la ligne terrestre de Libau à Vladivostok et Nikolayevsk, c'est-à-dire de la Baltique à l'océan Pacifique, ayant un développement de 11 330 kilomètres. Elle possède en outre, soit dans la Baltique et la mer du Nord, soit dans les mers de la Chine et du Japon, un certain nombre de câbles qui portaient, en 1881, la longueur totale de son réseau à 23 170 kilomètres. Le câble qui aboutit à Vladivostok, touche à Nagasaki, Shang-haï, Amoy, et se relie à Hong-kong avec celui de la compagnie anglaise qui dessert la Chine et les Indes, par la voie de Suez ; de sorte que, d'ici, on peut envoyer à son choix un télégramme en Europe, par terre,

ou par mer. Mais le tarif, par cette dernière route, est incomparablement plus élevé : il est, je crois, de 4 roubles par mot. Les trois quarts des dépêches sont en anglais ; le reste se partage entre les langues française, allemande et russe.

Ma première question à M. Fabre, avait été pour lui demander s'il ne se trouvait pas dans le port un bateau à vapeur à destination du Japon. Il me répondit que, pour le moment, il n'y en avait aucun, mais que la quinzaine ne se passerait probablement pas, sans qu'il en arrivât un de Shang-haï ou de Nagasaki. De plus, il m'assura que ces steamers, appartenant à des compagnies marchandes, ne font jamais un long séjour et repartent dès qu'ils ont déchargé leur cargaison. Cette nouvelle, sans être précisément bonne, me permettait cependant d'espérer que je ne resterais pas indéfiniment bloqué ici, comme on me l'avait fait craindre.

Le lendemain matin, je supputais mélancoliquement le nombre de jours et peut-être de semaines qu'il me faudrait passer à l'hôtel du Louvre, lorsque M. Fabre vint m'apprendre que le *Store Nordiske* appartenant à la Compagnie du Télégraphe, venait de mouiller en rade. Ce steamer arrivait du golfe de Tartarie, où il était allé poser un câble entre la baie de Castries et l'île de Sakhalin, pour le compte du gouvernement russe, et était en partance pour Nagasaki. Il n'y avait pas de temps à perdre, si je voulais profiter de cette occasion inespérée ; d'un autre côté, ce bateau n'étant pas aménagé pour le transport des passagers, j'avais besoin d'une autorisation spéciale pour m'y embarquer. Nous allâmes voir aussitôt M. Russell, directeur de la compagnie ; il voulut bien m'accorder la faveur que je lui demandais, et me recommanda d'être à bord, le lendemain avant midi.

Ainsi tout s'arrangeait pour le mieux. Ce départ était

un peu précipité; mais j'avais encore vingt-quatre heures devant moi pour visiter la ville. Mon obligeant compatriote m'ayant déclaré qu'il se mettait entièrement à ma disposition, je profitai de sa bonne volonté, et nous fîmes ensemble une longue et intéressante promenade qui me permit de prendre une idée générale de Vladivostok.

Le nom de cette ville n'existe que sur les cartes les plus récentes. Il y a vingt ans, la forêt vierge couvrait encore le terrain où elle est bâtie. Les premiers arrivants ont tué plus d'un tigre sur l'emplacement même où s'élèvent aujourd'hui les habitations des marchands et les casernes des soldats. Mais on a eu le tort, ici comme partout en Sibérie, d'abattre indistinctement tous les arbres; si l'on avait pris le soin d'en conserver quelques-uns, leur ombrage serait fort apprécié, par cette chaude saison. Maintenant, il faut aller assez loin dans l'intérieur, pour rencontrer autre chose que des broussailles. Le paysage actuel, privé de son ornement naturel, paraît nu et désolé, bien que la nature ait tout fait pour le rendre pittoresque.

La ville, d'une étendue considérable, plaît certainement à qui vient de l'intérieur de la Sibérie; mais je doute qu'elle produise la même impression au voyageur arrivant d'Europe par mer. Ses maisons, toutes construites en bois, sont disséminées sur le versant méridional de hautes collines, inclinées vers la mer et coupées par de profonds ravins. De larges rues se prolongent en ligne droite, vaguement tracées, et ne tenant aucun compte des accidents de terrain. On y rencontre encore d'énormes souches, hautes d'un mètre, qu'on a négligé d'arracher; ces vestiges de l'ancienne forêt nuisent beaucoup à la circulation. La grande rue qui court parallèlement au rivage, est la seule qui soit praticable aux

voitures; mais il paraît que dans la saison pluvieuse elle devient, comme les autres, un véritable cloaque.

Le quartier commerçant est situé du côté du couchant, ainsi que les petits villages chinois, coréens et japonais qui lui servent de faubourgs. La ville militaire est au levant, avec les habitations des officiers et des employés, les baraquements des soldats et les établissements de la marine. Au centre, dans un jardin qui a vue sur la mer, s'élève le palais de l'amiral Feldhausen, gouverneur de la province. C'est une jolie construction en bois, vaste et décorée avec goût; elle produit fort bon effet lorsqu'on entre en rade.

Le génie militaire a bâti une belle caserne; deux autres, dans le même style, sont en construction. L'arsenal n'est qu'un amas de baraques informes, improvisées dans les premiers temps de l'occupation; mais il est question de construire un dock flottant, ce qui éviterait aux bâtiments de la marine russe le voyage de Nagasaki, où ils sont obligés de se rendre pour les réparations majeures.

Le point culminant du rideau de montagnes qui domine Vladivostok est surmonté d'une tour d'observation, d'où l'on jouit d'une vue remarquablement belle sur le promontoire Mouravieff au nord, les golfes Oussouri et Amour à l'est et à l'ouest, et enfin, au sud, sur les maisons éparpillées de la ville, la Corne-d'Or et les îles rocheuses de l'archipel Eugénie, séparées de la terre ferme par le détroit qui a reçu le nom de Bosphore oriental.

On pourrait faire de Vladivostok une fort jolie ville; mais pour cela, il faudrait que la municipalité s'en occupât sérieusement. Croirait-on qu'il n'existe pas de réservoir public, ni de canalisation d'eau, alors qu'au fond de chaque ravin, murmurent des sources fraîches et

limpides qui vont se perdre dans la mer? Les habitants sont réduits à se frayer un chemin à travers les broussailles, pour aller puiser l'eau.

J'ai déjà dit qu'il n'y avait pas de quais dans le port. On a seulement construit une petite jetée en pierre, mais on ne s'en sert pas; elle est mal placée, et produit l'effet d'un écueil près duquel les navires n'osent pas approcher.

Le soir, il n'y a aucun éclairage; les voitures qui circulent n'ont pas de lanternes. Les maisons de jeu chinoises (et il y en a une trentaine), entretiennent une foule de brigands. Il n'est pas prudent de s'aventurer la nuit trop loin de chez soi; on serait exposé aux attaques des rôdeurs *manzas* et parfois aussi, dit-on, à celles des soldats.

Vladivostok a remplacé Nikolayevsk comme place de guerre de la Russie dans l'extrême Orient. Plusieurs fortins ou batteries de terre sont élevés sur les hauteurs voisines de la ville; l'entrée du port est protégée par une fortification plus sérieuse, armée de bons canons de neuf pouces.

Bien que la mer ne gèle jamais au large, une couche de glace se forme, dès le commencement de décembre, sur les baies et les criques du rivage, et ferme pendant près de trois mois le port de Vladivostok. La température moyenne de l'année est ici de dix degrés plus basse que dans les pays de l'Europe occidentale, situés sous la même latitude. Vladivostok est placée par 43°,07, c'est-à-dire un peu plus au sud que Marseille. Cependant le thermomètre s'y abaisse souvent à — 30° et oscille pendant des mois entiers entre 20 et 25 degrés au-dessous de zéro.

Malgré cette situation défavorable, le commerce pourrait acquérir un développement considérable, s'il existait

de meilleures voies de communication dans le pays. Actuellement, la ville reçoit, tant des Chinois que des marchands européens, pour un peu plus de deux millions de roubles de marchandises. L'alcool entre dans ce chiffre pour une somme considérable; on peut s'en rendre compte par ce fait que la douane a encaissé l'année dernière, de ce chef seulement, plus de 200 000 roubles de droits calculés à raison de 35 kopeks la bouteille. Le port est fréquenté par une trentaine de navires, vapeurs ou voiliers. Les cinq grands pyroscaphes de la flotte volontaire russe, jaugeant chacun 5000 tonneaux, et commandés par d'anciens officiers de la marine de guerre, font un service irrégulier d'Odessa à Vladivostok; leur voyage s'effectue en une quarantaine de jours. En temps de paix, le gouvernement les utilise comme transports. Leur cargaison, qui se compose principalement de sucre, savon, bougie et eau-de-vie, est transbordée en grande partie sur des vapeurs plus petits qui vont à Nikolayevsk, d'où ces marchandises se répandent dans tout le bassin de l'Amour.

Tout récemment, la *Mitsu-Bishi*, compagnie japonaise de navigation à vapeur, a commencé un service postal de Nagasaki, touchant à Fusan (Corée).

Le commerce d'exportation est très peu considérable, et se trouve en entier entre les mains des Chinois; il consiste en drogues et produits inconnus en Europe, mais qui sont utilisés dans la médecine chinoise.

Le haut commerce est représenté par quatre maisons allemandes, trois maisons russes, et les agents d'une société américaine de San-Francisco; ces derniers ont construit un moulin à farine mû par la vapeur, et font beaucoup d'affaires dans le pays.

Vladivostok compte environ 10 000 habitants, y compris 2000 soldats et marins; on évalue à 5000 au moins

le nombre des Chinois et des Coréens qui sont venus s'y fixer; il s'y trouve aussi quelques centaines de Japonais et surtout de Japonaises. Le mélange de cette population hétéroclite, les jonques et les sampangs des bateliers chinois, leurs cabanes, leurs magasins et leurs ateliers, donnent à cette ville un cachet particulier, et que l'on ne retrouve dans aucune cité russe. La plupart des petites boutiques de détail sont tenues par des Asiatiques. J'ai remarqué que, parmi les marchands du bazar, un seul appartenait à la race slave : c'était un juif; tous les autres étaient des Chinois. Grâce à la présence de ces derniers, le marché est abondamment fourni de légumes, et la vie matérielle, à bon marché, ainsi que la main-d'œuvre. Il est vrai qu'ils accaparent tout le numéraire pour l'envoyer en Chine, d'où il ne revient jamais; mais d'un autre côté, ils se contentent d'un salaire plus faible que celui qu'on donne aux ouvriers russes. Ici, les Manzas sont les seuls travailleurs sur lesquels on puisse compter.

Les appréciations de M. Fabre sur ce pays, où il est fixé depuis plusieurs années, concordent avec tout ce que j'ai été à même de voir personnellement. Le paysan sibérien est essentiellement ivrogne et paresseux; il ne cultive que ce qui lui est nécessaire et, si parfois il a du superflu, il en demande des prix exagérés. Au lieu de s'adonner à l'agriculture, qui l'enrichirait, il laisse en friche les terres qu'il a reçues, et préfère vivre dans l'oisiveté. Ces gens ne produisent rien, et on peut dire que tous travaillent à ruiner l'État, qui les nourrit en faisant venir à grands frais la farine, de Cronstadt ou d'Odessa.

La lenteur avec laquelle se développe le pays, les entraves apportées au progrès, doivent aussi être imputées à la paperasserie administrative et à une centralisation exagérée. L'expédition des affaires en souffre beaucoup;

dans la plupart des cas, il faut envoyer les papiers à Nikolayevsk; des années se passent, et on n'obtient aucune solution.

Le gouverneur, qui est un homme intelligent et plein de bonnes intentions, lutte contre tous ces abus, mais sans grand résultat; car il a contre lui l'esprit de routine, l'apathie universelle et, il faut le dire aussi, tous ceux (et le nombre en est considérable) qui trouvent leur intérêt personnel au maintien de cet état de choses.

Toutefois, si les améliorations qu'on est en droit d'attendre d'une grande puissance civilisatrice n'ont pas encore été réalisées, il ne faut pas oublier que la Russie ne possède ce pays que depuis une vingtaine d'années, et que l'énorme distance qui le sépare du cœur de l'empire est le principal obstacle à de plus rapides progrès. Malgré ces circonstances défavorables, il n'en demeure pas moins établi, pour tous ceux qui l'ont visitée, que la province du Littoral, surtout dans sa partie méridionale, est un pays magnifique, digne de la plus sérieuse attention et qui, mieux colonisé, serait susceptible de produire de grands revenus, au lieu d'être, comme maintenant, une charge pour la mère patrie[1].

1. J'ai reçu de Vladivostok les nouvelles suivantes, datées d'octobre 1882 :

On exécute en ce moment d'importants travaux dans la ville; la construction du dock flottant marche rapidement; un atelier de torpilles vient d'être inauguré. On bâtit des baraquements pour recevoir les colons qui doivent arriver en 1883; il est question d'un nouvel hôpital. Enfin, l'état des rues a été sensiblement amélioré.

Il paraît que, de leur côté, les Chinois ne restent pas inactifs : ils commencent à peupler la frontière, et leur gouvernement fait tracer une grande route, parallèle à celle-ci; ce qui ne laisse pas que de causer une certaine inquiétude à leurs voisins. Car, en cas de guerre avec la Chine, il serait très difficile aux Russes de défendre la province du Littoral contre une attaque des Chinois par terre.

Dans la soirée, j'allai voir mon autre compatriote, M. Ménard, de Nantes. Il me fit visiter son installation industrielle, qui est en train de prendre une certaine importance. Quatre jolis enfants, nés de son union avec une Japonaise, témoignent des heureux résultats de l'alliance du sang breton avec le sang japonais. Enfin, je remis à mon Cosaque qui allait retourner à Nikolsk, une lettre à l'adresse du capitaine Akimof; je remerciais encore une fois ce dernier, et je lui rendais compte des bons services de l'auxiliaire qu'il avait bien voulu mettre à ma disposition.

Le lendemain, 4 août, j'échangeais, sur le pont du *Store Nordiske*, une cordiale poignée de main avec l'excellent M. Fabre qui avait voulu me tenir compagnie jusqu'au dernier instant. Au moment où son canot touchait le rivage, la proue du navire qui me portait, tournée vers le sud, fendait les flots paisibles de la Corne-d'Or. Mon voyage en Sibérie était terminé. Je quittais l'empire russe avec beaucoup moins de formalités que je n'y étais entré. Depuis Irkoutsk, on ne m'avait pas demandé une seule fois mon passeport. A Vladivostok, aucune autorité ne s'était inquiétée, ni de mon arrivée, ni de mon départ.

En somme, j'avais lieu d'être satisfait : ma mission était remplie; le but que je m'étais proposé était atteint. En quatre-vingt-dix jours, j'avais traversé tout l'ancien

D'autre part, un récent oukase du tzar Alexandre III s'adresse en ces termes aux Sibériens :

« Votre pays est cher à mon cœur. Le développement de ses richesses naturelles et son organisation régulière, forment l'objet de ma constante sollicitude. J'espère qu'avec le temps, la vaste et riche Sibérie se trouvera en état de jouir, avec le reste de l'empire, d'institutions gouvernementales identiques. »

Espérons aussi, avec le tzar, que les efforts réunis des hommes de bonne foi parviendront à faire prospérer la Sibérie en général, et Vladivostok en particulier.

continent, de Paris à l'océan Pacifique, accomplissant ainsi un trajet total de 14 680 kilomètres, dont 3940 en chemin de fer, 3240 en tarantass, et 7500 en bateau à vapeur sur les fleuves et les lacs. A ce dernier chiffre on peut ajouter, sans crainte d'exagération, 1 millier de kilomètres, pour représenter le parcours réel des steamers, toujours plus long que celui de la route de poste. Les frais de ce voyage étaient restés bien au-dessous de mes prévisions : 2500 francs m'avaient suffi largement; et, si j'avais su parler le russe, j'aurais encore moins dépensé.

Dans le cours de ce récit, je me suis sincèrement efforcé de dépeindre les choses comme je les ai vues ; en le terminant, il me reste un devoir facile à remplir. Je suis heureux de reconnaître que partout, à travers l'immense empire russe, j'ai rencontré une obligeance véritablement sympathique chez les fonctionnaires et officiers avec lesquels les hasards du voyage m'ont mis en rapport. Beaucoup de ces messieurs parlent correctement le français et, sans leur aide, il m'eût été impossible de traverser la Sibérie, seul et sans interprète.

En résumé, je ne recommanderai pas à tout le monde le voyage que je viens de faire. Avant de l'entreprendre, il faut être fermement résolu à supporter toutes les privations, à se passer presque toujours du confortable, parfois même du nécessaire. Souvent, la patience du voyageur est mise à de rudes épreuves, surtout dans la dernière partie du trajet, d'Irkoutsk au Pacifique, qui est de beaucoup la plus pénible.

Mais, lorsque vous avez touché le but, toutes ces petites misères sont bien vite oubliées; il ne vous reste plus que la satisfaction d'avoir visité un pays superbe, aux horizons grandioses, une contrée peu connue et encore presque déserte aujourd'hui, mais appelée tôt ou

tard, grâce à ses richesses minérales et surtout à la fécondité de son sol, à un immense avenir.

De Vladivostok à Nagasaki on compte 655 milles marins, soit 1213 kilomètres.

La mer du Japon, dont nous allons traverser la partie méridionale, est comme un immense lac d'eau salée ou plutôt une méditerranée, communiquant avec l'océan Pacifique au moyen de cinq détroits dont le plus large s'ouvre entre la Corée et le Japon. Elle est limitée, à l'est, par les grandes îles de Sakhalin, Yéso, Nippon et Kiou-siou, rangées en arc de cercle du nord au sud, et, à l'ouest, par la Mandchourie russe et la Corée.

Le *Store Nordiske* est un joli vapeur à hélice, de la force de 120 chevaux et jaugeant 600 tonneaux. Le capitaine Sueson et ses officiers sont Danois; ils m'accueillent avec la plus franche cordialité; presque tous parlent français.

Ce bateau, étant spécialement affecté au service de la Compagnie des Télégraphes du Nord, ne transporte ni passagers, ni marchandises; on est donc fort à l'aise à son bord. La cuisine est bonne et le service très bien fait par des domestiques chinois, propres, alertes et polis, fort différents de ceux que j'avais vus à l'hôtel du Louvre de Vladivostok, et qui étaient aussi insolents que malpropres.

Le capitaine voulut bien me céder sa propre cabine sur le pont; c'était une véritable chambre, éclairée par cinq petites fenêtres, avec un bon lit, une table et un divan. Je n'avais jamais navigué avec autant de confort; aussi les trois jours que je passai sous le pavillon danois m'ont-ils laissé d'excellents souvenirs.

J'eus le loisir d'examiner les ingénieux appareils qui servent à dérouler les câbles, ou à les repêcher en cas

d'accident ; j'assistai aussi à d'intéressantes expériences électriques.

La mer du Japon, bien qu'entourée de tous côtés par les terres, est quelquefois fort mauvaise ; mais nous avions beau temps : une brise favorable, venant en aide à la vapeur, nous poussait rapidement vers le sud.

Le 6 août, nous apercevons de nouveau la terre qu'on avait perdue de vue en sortant de la baie de Pierre-le-Grand. C'est d'abord la petite île déserte de Matsu-sima, puis, bientôt après, la côte coréenne que nous longeons à une vingtaine de milles au large. Sur le premier plan, on distingue une rangée de collines d'une élévation médiocre, puis derrière elles, dans le lointain, une haute chaîne de montagnes bleues, courant parallèlement au rivage, et dominée par quelques pics aigus. La chaleur devient accablante.

Le lendemain, 7 août, les gracieux paysages de l'archipel japonais se déroulent à mes regards émerveillés. Vers le soir, nous pénétrons dans l'incomparable baie de Nagasaki. Avant le coucher du soleil, je touchais enfin la terre promise du Japon.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

V. — D'Ékaterinbourg a Tiumen

VI. — De Tiumen a Tobolsk

VII. — De Tobolsk a Tomsk

VIII. — De Tomsk a Krasnoyarsk

IX. — De Krasnoyarsk a Irkoutsk

X. — Irkoutsk

XI. — D'IRKOUTSK A VERKHNÉ-OUDINSK

XII. — DE VERKHNÉ-OUDINSK A TCHITA

XIII. — DE TCHITA A STRÉTENSK

XIV. — DE STRÉTENSK A BLAGOVESTCHENSK

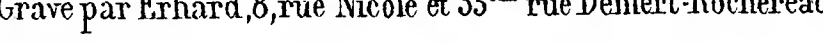
XV. — DE BLAGOVESTCHENSK A KHABAROVKA

XVI. — KHABAROVKA

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

Coulommiers. — Typ. P. BRODARD et GALLOIS.

Hachette et Cie



ITINÉRAIRE

DE Mr COTTEAU

De Paris au Japon
à travers la Sibérie
1881

Echelle · 30 000 000

0 — 500 — 1000 kil.

Thuillier del.

Gravé par Erhard, 8, rue Nicole et 35bis rue Denfert-Rochereau